

7.50 TL oto STil

OCAK

www.otostil.com

YERLİ OTOMOBİL DERGİSİ

HOŞ GELDİN 2018 HER KULVARDA SAVAŞ VAR

HONDA TYPE R



MERCEDES CLS



VOLVO XC40



BMW 8 SERİSİ



DACIA DUSTER



LAMBORGHINI URUS

FORD ECOSPORT



NISSAN KICKS



KARŞILAŞTIRMA

FİLOLARIN ŞAMPİYONU YOLLARIN KRALI MI?

FIAT EGEA
SEDAN



RENAULT
MEGANE
SEDAN



RÖPORTAJ

BURAK
TOZKOPARAN
HALKIN
İÇİNDEN BİRİ

KARŞILAŞTIRMA Küçüklerin kralını arıyoruz



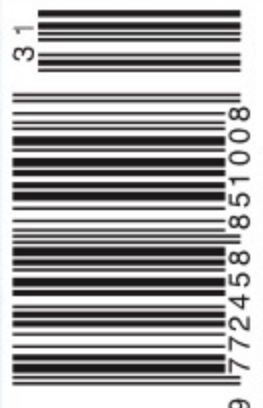
FORD FIESTA



VOLKSWAGEN POLO



RENAULT CLIO



9 772458 851008
OCAK 2018 YIL 03
SAYI 31 FİYAT 7.50 TL

Yapı Kredi Mobil Ford SYNC® 3 Applink™'te!

DÜNYADA
İLK



Türkçe Sesli Komutla
Mobil Bankacılık



Go Further



Ford SYNC® 3 Applink'e entegre olan Yapı Kredi Mobil, iOS işletim sistemine sahip mobil cihazlar ile çalışmaktadır. (Android işletim sistemi entegrasyonunun ilerleyen süreçte devreye alınması planlanmaktadır.) Dünyada bir ilk olarak Türkçe sesli komutlar ile piyasa bilgilerine anlık erişim (Döviz kurları, İMKB borsa verileri) yanında Yapı Kredi Müşteri İletişim Merkezi'ne direkt sesli erişim sağlanmasına imkan tanımaktadır.

**Mert DURAN**

mert@otostil.com
twitter.com/mertotostil
instagram.com/mertduranmd



facebook.com/otostil
twitter.com/otostil
instagram.com/otostildergi

YENİLİKLERE HAZIR OLUN

Yepyeni bir yıla merhaba dedik. Umarım bu yıl bir önceki yılı aratmaz ve çok daha güzel bir yıl geçirirsiniz. Şahsen ben ve çalışma arkadaşlarım için yıl çok hızlı başladı ve görünen o ki bu tempo hiç düşmeyecek. Çünkü bu yıl siz okurlarımızı pek çok sürpriz bekliyor. Biz okuyucu odaklı bir dergi yaptığımız için yayın politikamızda bu yıl bir değişiklik olmayacak. Ancak artık sizden gelen isteklere daha çok yer vereceğiz. Örneğin artık sizinle sosyal medyadan daha fazla iletişim içinde olacağız. Elbette buradan şimdiye kadar olmadık gibi bir durum anlaşılmasın; sadece instagram hesabımızdan haftalık erişimimiz 1,2 milyonu geçti ki bunu da zaten yine sosyal medyadan sizlerle paylaşmıştık. Şimdiki ilk hedef bu sayıyı 2 milyona taşımak olacak. Facebook’da da benzer bir durum söz konusu. En kötü zamanlarda bile haftalık erişimimiz 500 bin kişinin altına düşmedi ve 1.5 milyona ulaştığımız zamanlar oldu. Yeni hedefimiz facebook’da alt sınırı haftada 1 milyon yapmak. “Peki ama sosyal medyada bu kadar iyi durumdayken satışlar nasıl gidiyor” dersiniz; maşallah deriz 😊 Türkiye’de pek çok aylık otomobil dergisi olmasına rağmen tüm Türkiye’de basılı olarak satılan dergi sayısı bir elin parmaklarını geçmiyor. Biz de toplam satışlar içinde en son 3.lüğü elde etmiştik. Ancak bu aydan itibaren baskı adetlerimizi önemli ölçüde artırdık ve şimdiki hedefimiz burada da zirvede olmak. Tüm bunları yaparken sizlere daha kaliteli testler sunmak için artık firmalardan gidip test aracı alıp vakit kaybetmeyeceğiz. Test araçlarını bize getiren markaların test araçlarını elbette alacağız ancak, öbür türlü sıkıştırılmış programlı ve tüm günün yolda geçtiği test arabalarının peşinde koşmak yerine bu araçları bizim istediğimiz zamanda kiralayıp test ve karşılaştırmaları o şekilde yapacağız. Dediğim gibi bu yıl bizim için çok hızlı başladı, siz de bizimle kalın hızdan başınız dönsün 😊



www.dmags.net

AYIN OTOMOBİLİ**BİZİMKİLER OKUNMUŞ ARABA**

Aralık ayının sonunda yine bir çok markanın dahil olduğu kapsamlı geri çağırımlar yaşandı. 2017 yılını düşünüyorum da neredeyse geri çağırma yapmayan marka yok gibi. Buna karşılık ben bu işin içinde olmama rağmen Türkiye’den bir markanın açık açık geri çağırma yaptığını duymadım. Anlaşılan ülkemizdeki yeni arabalar için kesilen kurbanlar arabaları koruyor ki tüm dünyada olan geri çağırımlar Türkiye’yi kapsamıyor. Ne diyeyim Allah kaza bela vermesin...

İÇİNDEKİLER**Güncel**

- 6 Volvo XC40
- 18 Audi A6
- 19 Honda Insight
- 32 Volkswagen T-Cross
- 33 Volkswagen Jetta
- 34 Ford Transit Connect
- 43 Jeep Cherokee
- 58 Lamborghini Urus
- 60 DS7
- 61 BMW 8 Serisi
- 62 Mercedes CLS
- 63 BMW M3
- 64 Nissan Kicks
- 65 BMW i8 Roadster
- 74 Mercedes Sprinter
- 75 Audi E-Tron

Yorum

- 10 Murat Tosun
- 12 Elif Kavran
- 42 Emre Kara
- 80 Kalust Şalcıoğlu

Sürüş İzlenimi

- 14 Ford EcoSport
- 16 DaciaDuster

Test

- 20 Honda Civic Type R
- 22 Volkswagen Polo
- 24 Ford Fiesta

35 Volvo XC90

- 46 Land Rover Discovery
- 48 Mazda CX-5
- 50 Renault ZOE

Karşılaştırma

- 26 Ford Fiesta & Renault Clio & VW Polo
- 36 Fiat Egea Sedan & Renault Megane Sedan

Güvenlik

- 40 Euro NCAP
- 72 Karda araç kullanımı

Kullanılmış Oto

- 44 Hyundai Accent Blue
- 45 Nissan Micra

Röportaj

- 54 Burak Tozkoparan

Araştırma

- 66 Ayın Yıldızı

İnceleme

- 70 ODD satış rakamları

Spor

- 78 V1 Challenge

Sosyal Medya

- 82 Foto Şaka

**YAYIN DİREKTÖRÜ**

Murat Tosun
murat@otostil.com

YAYIN YÖNETMENİ (SORUMLU)

Mert Duran
mert@otostil.com

GÖRSEL YÖNETMEN

Banu Yalçındağ

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ

Ecem Saral
ecem@otostil.com

HABER MÜDÜRÜ

Gürkan Gençyılmaz
gurkan@otostil.com

SÜPER SPOR TEST EDITÖRÜ

Jason Tahincioğlu
jason@otostil.com

KADIN GÖZÜYLE

Çiçek Güney

TEKNİK DANIŞMAN

Necdet Oktaykan
info@otostil.com

SOSYAL MEDYA

Kalust Şalcıoğlu

FOTOĞRAF EDITÖRÜ

Özgür Karakaya

MODA EDITÖRÜ

Yasemin Topçu
yasemin@womenstyletr.com

KÜLTÜR/SANAT EDITÖRÜ

Emre Kara
emre@otostil.com

KATKIDA BULUNANLAR

Emre Cantürk Eren,
Kaan Tütüncüoğlu

MUHASEBE

Cengiz Turmaz (SMMM)

KURUMSAL İLETİŞİM

Tam12PR (tam12pr@otostil.com)

REKLAM MÜDÜRÜ

Elif Kavran
elif@stilyayincilik.com
Tel: 0 212 570 58 96

STİL YAYINCILIK HİZMET HATTI

0212 570 58 96
0545 570 58 96
info@otostil.com

STİL YAYINCILIK VE EĞİTİM HİZMETLERİ ADINA MERT DURAN**YÖNETİM YERİ:**

Kartaltepe Mah. Sayfiye
Sokak No:26 D:1
Bakırköy/İstanbul

BASKI: Özgün Ofset

0212 280 00 09

DAĞITIM: Yaysat A.Ş.

0 212 622 22 22

YAYIN TÜRÜ: Yerel, süreli, aylık

OTO STİL Dergisi, T.C yasalarına uygun olarak yayınlanmaktadır. OTO STİL’de yayınlanan ilanların sorumluluğu ilan sahiplerine aittir. Konular izinsiz ve kaynak gösterilerek dahi kullanılamaz.

Doğuş Otomotiv üst yönetiminde yeniden yapılanma

Doğuş Otomotiv A.Ş. düzenlenen Yönetim Kurulu'nda çok önemli kararlar alındı. Şirketin üst yönetimi neredeyse tepeden tırnağa değişti.

Doğuş Otomotiv A.Ş.'nin 22.12.2017 tarihinde gerçekleştirilen Yönetim Kurulu Toplantıları'nda şirket üst yönetimlerinde yeniden yapılanmaya gidildi. Doğuş Otomotiv'in konuyla ilgili Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) yaptığı açıklamada şu ifadeler yer aldı: 22 Aralık 2017 tarihinde Yönetim Kurullarınca alınan kararlar uyarınca; Şirketimiz Doğuş Otomotiv Servis ve Ticaret A.Ş.'nin temsil ettiği markaların üst yönetimlerinin yanı sıra bağlı ortaklığımız Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. ve iştirakimiz Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. (Skoda) üst yönetimlerinde reorganizasyona gidilmek üzere yapılan atamalar aşağıda yer almaktadır. Bu kapsamda yapılan marka genel müdürlüğü atamaları, Distribütörlüğünü yapmakta olduğumuz üreticiler ile mutabakat sağlandıktan sonra yürürlüğe girecektir.



1- Volkswagen Binek Araç Marka Genel Müdürlüğü görevine; Audi, Bentley, Lamborghini ve Bugatti Markaları Genel Müdürü Giovanni Atila Gino Bottaro,

2- Audi, Bentley, Lamborghini ve Bugatti markaları Genel Müdürlüğü görevine; Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürü Kerem Güven,

3- Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürlüğü görevine; Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. (Skoda) Genel Müdürü Tolga Senyücel,

4- Bağılı ortaklığımız Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Yönetim Kurulu üyeliğinden ayrılan Hasan

Hüsnü Güzelöz'ün yerine, Yönetim Kurulu üyesi olarak yerine seçildiği üyenin görev süreleriyle sınırlı olmak ve ilk genel kurul toplantısında onaya sunulmak üzere Volkswagen Binek Araç Marka Genel Müdürü Vedat Uygun,

5- Bağılı ortaklığımız Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürlüğü görevine; Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Filo ve 2. El Operasyonları Direktörü Osman Yelkenci, İştirakimiz Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret A.Ş. (Skoda) Genel Müdürlüğü görevine; Doğuş Oto Pazarlama ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürü Zafer Başar,

6- Dijital Dönüşüm ve Kurumsal İletişim Genel Müdürlüğü görevine; 1 Ocak 2018 tarihinden geçerli olmak üzere, Dijital Dönüşüm ve Kurumsal İletişim Direktörü Koray Bebekoğlu."



Anadolu Isuzu Kurumsal İletişim Departmanında yeni atama

2013 yılından bu yana Anadolu Isuzu'da çalışan Handan Düzgün, Anadolu Isuzu Kurumsal İletişim sorumluluğunu üstlendi. Anadolu Üniversitesi'nde önce Halkla İlişkiler, daha sonra İşletme Yönetimi bölümünü bitiren ve yüksek lisansını Maltepe Üniversitesi İşletme Yönetimi bölümünde tamamlayan Handan Düzgün, kariyerine 2007 Temmuz ayında Sabancı Holding Kurumsal İletişim Sorumlusu ve Genel Müdüre bağlı baş asistan olarak başladı. 2013 yılından bu yana Anadolu Isuzu'da çalışmakta olan Düzgün, Anadolu Isuzu Pazarlama ve Kurumsal İletişim Departmanı'nda görev yapmaya başladı.



Careem, Türkiye için yeni genel müdür atadı

Türkiye'deki faaliyetlerine 2017 başında İstanbul'da başlayan araç çağırma hizmeti Careem'in, Türkiye Genel Müdürü Dilara Demir Kısakürek oldu.

Careem Gelişen Pazarlar Direktörü İbrahim Manna, "Careem olarak her zaman yerel yeteneklere güvenmeyi ve onlara yatırım yapmayı amaçlıyoruz. Bugün Dilara Demir Kısakürek'i Careem Türkiye ailesinde gördüğümüz için çok mutluyuz. Onun teknoloji endüstrisinde ve data analizindeki göze çarpan başarıları ile telekomünikasyon alanında önde gelen şirketlerdeki geniş kapsamlı işletme deneyimi, şirketimiz için büyük bir kazanım olacaktır" dedi.



Sigortam.net Pazarlama Direktörlüğü'ne Ahmet Karan getirildi

Sigortam.net'in yeni Pazarlama Direktörü Ahmet Karan oldu. Boğaziçi Üniversitesi İnşaat Mühendisliği bölümünden mezun olan ve Illionis Urbana-Champaign Üniversitesi'nde eş zamanlı olarak MBA ve Proje Yönetimi yüksek lisans programlarını tamamlayan Ahmet Karan, iş yaşamına 2004 yılında Amrop Executive Search'te Yönetici Araştırma Asistanı olarak başladı. Daha sonra ABD'de Illionis Business Consulting ve Brown and Caldwell şirketlerinde Danışman olarak farklı projelerde görev yaptı. 2008 yılında Türkiye'ye dönerek önce Amrop Executive Search'te Danışman olarak çalıştı. Bir yıl sonra Vento Partners Consulting Group'un kurucu ortakları arasında yer aldı. 2011 yılında Citibank'a Citi Axess Kartları Müdür Yardımcısı olarak transfer olan Ahmet Karan son olarak BP'de Sadakat Programları ve Promosyonlardan sorumlu Pazarlama Koordinatörü ve Vodafone Türkiye'de Sadakat Programları Müdürü olarak görev yaptı.





Volvo Cars, yeni kompakt otomobil platformu CMA'yı ilk kez kullandığı Volvo XC40 modelini Nisan'da Türkiye'de satışa çıkaracak.

Volvo 40 ailesinin SUV üyesi XC40 Nisan'da Türkiye'de

Yeni XC40, Volvo Cars'ın yeni kompakt modüler araç mimarisi (CMA) üzerinde üretilen ilk model olma özelliğini taşıyor. Volvo Cars'ın yeni nesil otomobillerinin liderlerinden biri olarak öne çıkan model; tam elektrikli modeller de dahil olmak üzere 40 serisindeki diğer yeni otomobillerin takip edeceği bir teknolojiye sahip. Zengin bir renk paleti sunan model, isteğe bağlı olarak çift renk kombinasyonlarıyla da alınabilecek. XC40'a farklı

tasarım ve boyutlarda jant çeşitliliğiyle sahip olmak da mümkün. Jant alternatifleri standart olarak sunulan 17 inç ile başlıyor ve 21 inç kadar uzanıyor. XC40, XC90 ve XC60 gibi daha büyük XC modellerinde kullanılan 12 inçlik dokunmatik geniş ekranı kompakt premium SUV segmentine de taşıyor. Ödüllü Sensus bilgi ve eğlence sistemi pratik bir kullanım sağlarken, dokunmatik ekran aynı zamanda otomobilin birçok fonksiyonuna erişimi



kolaylaştırıyor. XC40, Volvo'nun yeni kompakt otomobil platformu CMA'yı kullanan ilk otomobil. SPA'nın en iyi niteliklerini kompakt otomobil segmentine aktaran CMA hassas ve hızlı tepki veren sürüş özelliklerinin yanı sıra çevik bir kullanımı da beraberinde getiriyor. Bu sayede XC40 gerek şehir dışı, gerekse de şehir içi yollarda oldukça iddialı bir model.

XC40, D4 dizel ya da T5 benzinli dört silindirli Drive-E motorlar ile yola çıktı. Hibrit ve tam elektrikli olan diğer motor opsiyonlarının da ilerleyen zamanda sunulması bekleniyor. 2017 Kasım ayında Belçika'nın Ghent şehrinde yer alan Volvo Cars fabrikasında üretime başlanan XC40'ın, Türkiye'de 2018 Nisan ayında pazara sunulması planlanıyor.



Yeni nesil trifokal merceklerle
her mesafede
İYİ GÖRÜŞ
GÜVENLİ SÜRÜŞ!

YAKIN



ORTA



UZAK



**“Göz içine yerleştirilen
premium çok odaklı merceklerle;
sürüş tecrübesini bir keyif haline getirmek için
BİZİ ARAYIN!”**

0212 413 79 25
www.dunyagoz.com



Dünyagöz
DÜNYA GÖRMEYE DEĞER



Nissan, Altima ile sedan pazarına 2019'da dönüyor

Bir dönem ülkemizde de efsane olan Nissan sedan modellerini uzun bir süredir yollarda göremiyoruz. Marka artık SUV ve Crossover araçlarla popüler olsa da 2019 yılında satışa sunulacak yeni Altima ile yeniden sedan modellerde de söz sahibi olabilir.

1990'lı yılların en karizmatik ve arzulanan modellerinin başında Nissan Altima geliyordu. Ülkemizde daha çok 2.0 litrelik benzinli motorla satılan bu lüks ve zarif otomobil, daha sonra yerini Türkiye'de Primera'ya bırakmıştı. Primera'nın da satışları oldukça iyi olmasına rağmen, birden işler Nissan için değişti ve marka Crossover/SUV modellere ağırlık vermeye başladı. Hal böyle olunca da Nissan cephesindeki sedan modelleri göremez olduk.

Ancak bu durum 2019'da değişebilir. Son testleri devam eden Nissan Altima, yeni yüzü ve artırılmış teknolojik özellikleriyle önümüzdeki dönem markanın yüzünü

güldüren sedan model olabilir.

Amerika'da satılmakta olan ancak Avrupa'da görülmeyen Altima, yeni neslinde global bir model olacak.

Aracın tasarımında markanın yeni felsefesi olan V-Motion ızgarasının kullanıldığı kamufleje rağmen belli oluyor. Ayrıca yere yakın ve yayvan tasarım da direkt VW Arteon'nun hedef alındığının önemli bir kanıtı. Aracın arka tasarımında kullanılan büyük bagaj kapağı yüksek bir bagaj hacminin habercisi iken camların tarzı da coupevari görünümü destekliyor. Ancak kapılarda Arteon gibi çitasız bir tasarıma yer verilmemiş.

Renault-Nissan İttifakı'nın D platformu kullanan Altima Amerika'da 3.5 litrelik V6 ve 2.5 litrelik turbo destekli motora sahip. Ancak yeni nesilde bu kez 2.0 litrelik turbolu benzinli bir ünite de sunulacak. Özellikle bu motorun kullanılması da zaten Avrupa'ya girişin en büyük habercisi.



Suzuki Swift hiç olmadığı kadar iddialı geliyor

Suzuki Swift ilk üç neslinde ülkemizde aradığını çok bulamayan bir otomobil olmuştu. Fakat bu durum dördüncü nesliyle birlikte 2018 yılında değişiyor gibi görünüyor. A ve B segmentinin arasında yer alan bir model olan Yeni Suzuki Swift 2018 yılında bu tasarımıyla beklenenden daha fazla satabilir.

Suzuki Swift A ve B segmentinin ortasında yer alan bir model. Ölçülerıyla de tam bu sınıfta yer alıyor. Küçük ama kullanışlı otomobillerin tercih edilmeye başlanmasıyla birlikte ülkemizde Swift'in 2018 modelin iyi satış rakamlarına ulaşacağını düşünüyoruz.

Bu düşüncemizdeki en önemli neden yeni tasarım detayları. Yerini aldığı modeli göre sıradanlıktan tamamen kurtulmuş. Küçük ve kötü görünen havalandırma ızgarasını terk ederek daha dinamik bir görünüme bürünmüş. Büyük farları da terk ederek daha sportif bir aydınlatma sistemini kullanmaya başlamış. Aracın bütününde bu tip değişimler yapılarak hiç olmadığı kadar iddialı görünen bir araç ortaya çıkarılmış.

Aracın motor kaputunun altında yatan üniteler açısından da son derece iddialı olacağı gelen bilgiler arasında. 1.0 lt ve 1.2 lt benzinli motorun görev aldığı araçta 1.3 litre dizel motorun da yer alması gündemde. 5 ileri manuel ve 5 ileri oranlı otomatik şanzıman araçta görev yapacak. Bunun yanında eskiden olduğu gibi bu araçta dört tekerlekten çekiş sisteminin yenilenmiş hali de görev yapacak. Bu aracın 2018'in ilk aylarında tanıtımı yapılacak. Yılın ikinci çeyreğinde ülkemizde satışa sunulmasını bekliyoruz.





BMW X7 Amerika'da bantlardan inmeye başladı

Ne X5 kadar ağırbaşlı ne de X6 kadar sportif... BMW X7 iki modelin de bir harmanı olarak 2018 sonunda yollarda olacak. Firmanın Amerika'daki tesislerinde ön üretimleri başlayan X7, son yol testlerine çıktı bile. Aracın detaylı teknik verileri henüz açıklanmadı ancak modelde 7 Serisi ile benzer motorların kullanılacağı kesin gibi. Zaten model 7 Serisi Sedan ile aynı platformu kullanıyor.

Tamamen elektrikli olmasa da hibrit versiyon da tüketicilere sunulacak. Amerikan Cadillac ve Lincoln modelleriyle rekabet edecek olan X7, Amerika ile birlikte Orta Doğu'da da bir hayli popüler olacak gibi görünüyor. Aracın büyük boyutları nedeniyle standart Avrupa park alanlarına sığması zor görünüyor. Ancak BMW için bu detay çok da önemli değil.



Ford Focus yollarda olmak için gün sayıyor

Yeni Ford Focus bu kez daha fazla konfor sunma iddiasıyla yollara çıkmak için gün sayıyor. Aracın son testleri devam ederken, basınla kamufleli görselleri paylaşıldı. Burada aracın üstünde “#TimeToFocus” hashtaginin olduğu görülüyor. Bu uluslararası Focus kampanyasının sloganı. Focus'un tasarımında önceki modellerden farklı olarak köşelere daha yaklaştırılmış sis farları, yeni ızgara, arkaya doğru alçalan tavan ve yeni stoplar olduğu dikkat çekiyor. Özellikle arka kısımda bizleri önemli değişiklikler bekliyor.

Volkswagen Arteon 235 bin TL'ye benzinli motora kavuştu

Yeni Arteon, Türkiye'de dizel motor seçeneklerinin ardından, benzinli motor seçeneğiyle de satışa sunuldu. Arteon'un DSG şanzımanlı 1.5 litrelik yeni TSI motoru, 150 HP güç ve 250 Nm torka sahip. Arteon 1.5 TSI ACT 150 HP DSG, 'Elegance' ve 'R-Line' olmak üzere 2 farklı donanım seviyesiyle sunuluyor. Elegance donanım seviyesinin konfigürasyonu, premium sınıfa has bir donanım ve stil sunarken; R-Line donanım seviyesi ise, sportif tasarım öğelerine sahip. Elegance ve R-Line donanım seviyelerinde standart olarak 19 inçlik

alüminyum alaşımlı jantlar, dinamik viraj farı özelliğine sahip LED "High" ön farlar, dinamik sinyale sahip LED stop lambaları, kolay açılır / kapanır bagaj kapağı, anahtarsız giriş ve çalıştırma, Alcantara/ Vienna döşemeye sahip koltuklar, Dijital Gösterge Paneli "Active Info Display", progresif direksiyon ve 3 renkli ambiyans aydınlatma sunuluyor.

Yeni Arteon 1.5 TSI ACT 150 HP DSG modeli R-Line ve Elegance donanım seviyelerinde 235 bin 300 TL'den başlayan fiyat etiketine sahip.





FIAT PUNTO HİKAYESİ

MURAT TOSUN'LA OTOMOTİV GÜNDEMİ

murat@otostil.com

twitter.com/murattosunn

instagram/muratttosun

Fiat Punto Euro NCAP çarpışma testinden 0 (sıfır) yıldız aldı. Durum böyle olunca Punto tarihe kötü unvanı ile geçen bir model oldu. Satışı durdurulmuş olsa bu kadar önemli olmayacaktı. Ama hala satışta olan küçük sınıf bir otomobilin bu durumda olması hepimizi çok şaşırttı.

Oysa bu model ilk çıktığı zaman o zamanın değerlendirme sonuçlarına göre 5 yıldız almıştı. Sonrasında bir kenara atılmış gibi olması tüm gidişatı olumsuz yönde etkiledi.

Rakiplerin küçük sınıf araçları birer birer çağrı yakalarken Punto hep geride kaldı.

Sanırım bu çarpışma testinin ardından modelin üretimini de sonlandırırlar.

Ya da tümünden yenileme ve yeni bir küçük sınıf model çalışmaları hızlanır.

Bazı okuyucularımız yıllar önce yaratılmış bir aracı test etmişler demişler.

Evet, yüzde yüz haklılar.

Ama bu otomobil hala yeni diye satılıyor.

Eskide bırakılmış, sadece ikinci eli olan, kullanılmış otomobil olarak görülen bir araba değil ki...

Satış listelerine baktığımız zaman bu aracı görüyoruz.

Fiyatı belli, versiyonu belli...

Euro NCAP çarpışma testinden sıfırı ikinci el olarak değil yeni model olarak aldı.

Umarız Fiat yönetimi hızlı bir karar vererek bu otomobili yeniler ya da satışını durdurur.

TÜRKİYE'NİN EN ÇOK OKUNANI OLUR MUYUZ?

Hemen hemen iki yılı geride bıraktık. Bu süre

zarfında bizi gerçekten de çok iyi yerlere taşıdınız. Bizler de okuyucu odaklı bir dergi yapmayı sürekli olarak sürdürdük. Bizim yayınlarımızda markalardan önce her zaman okuyucu gelecek ve böyle olmaya da devam edeceğiz.

Bu ay itibarıyla baskı adetimizi artırdık. Üçüncü yılda bunu yapmak planlarımız içindeydi. Hedefimiz sizlerin büyük desteğini yanımıza alarak Türkiye'nin en çok satan, en çok okunan otomobil dergisi olmak. Bu yolda emin adımlarla ilerlemeye devam ediyoruz.

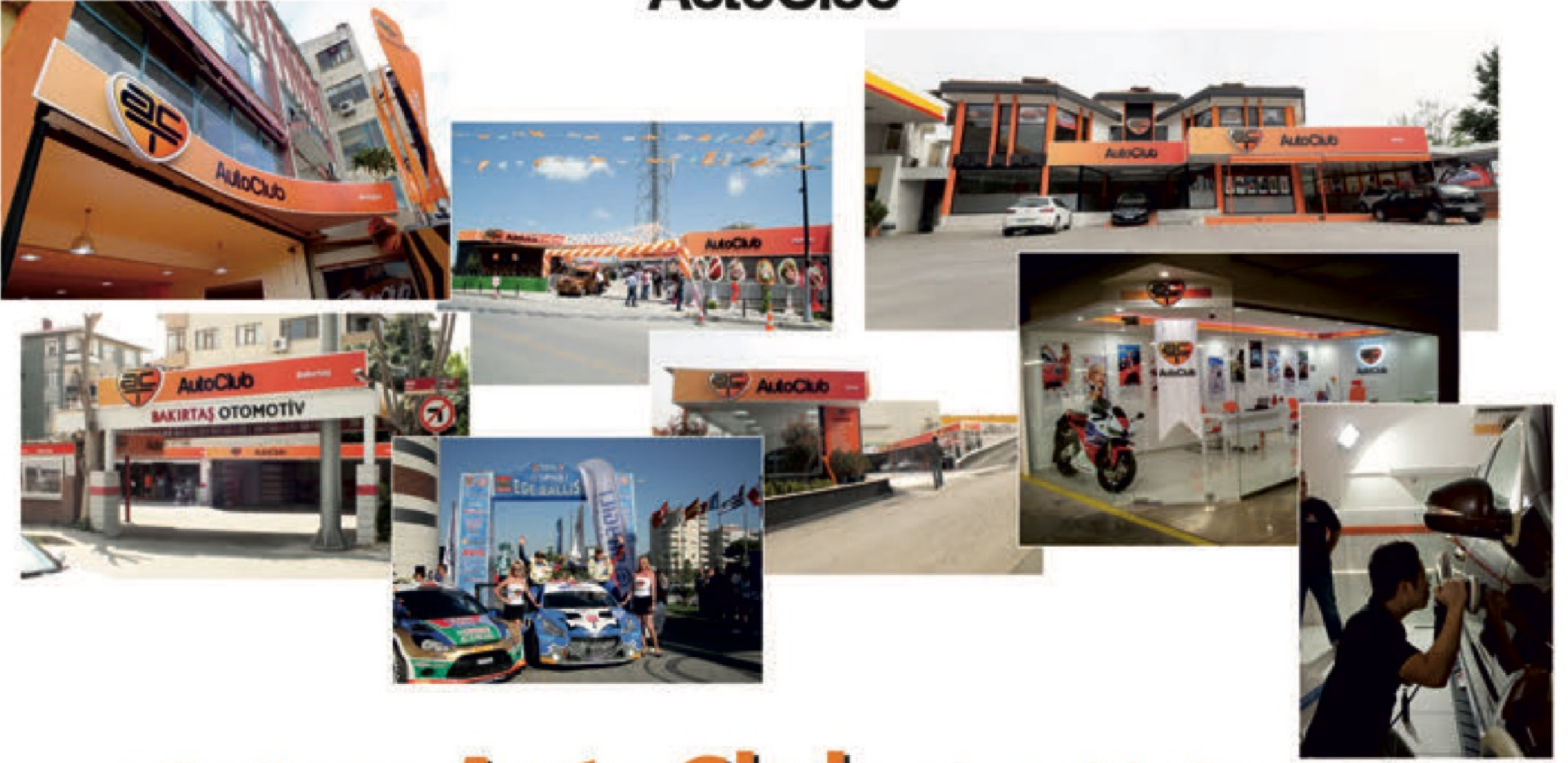
TORPİDO İÇİN MÜZİK TOP5

1. Tarkan **Beni çok sev**
2. Sıla **Muhbir**
3. Yaşar **Aşk bozumu**
4. Elçin Sangu & Barış Arduç **Bu su hiç durmaz**
5. Funda Arar **Aşk olsun**





AutoClub



BÜYÜYEN AutoClub AİLESİ İÇİNDE SİZ DE YERİNİZİ ALIN!

Sevdiğiniz bir iş yaparken organizasyonlar, aktiviteler, çok özel kampanyalar, motor sporları ve sosyal medya organizasyonları içinde yer almaya ne dersiniz?



Car care sektöründe birçok ilki gerçekleştirmiş çok özel bir ekip ile birlikte hem çok kazanmak hem de keyif alacağınız bir iş ise yapmak istediğiniz, AutoClub'ın en yeni bayii siz olabilirsiniz.

Bu büyük ve özel aile içinde yer almak için info@autoclub.com.tr mail adresine mail gönderebilir ya da 0216 371 60 10-11 numaralı telefondan bize ulaşabilirsiniz.





Doğada olmaya doğa gibi olmaya

ELİF KAVRAN

BAŞKA BİR ŞEYLER

@elif@stilyayincilik.com

instagram.com/voswolice

Qocukluğumdan beri ilgim var doğa yaşamına, doğada olmaya, doğa gibi olmaya... Son bir senedir bu ilgimin peşinden gitme fırsatı buldum. Sürekli ertelememin nedeni ne iş yoğunluğu ne zaman bulamama, hiçbirisi değildi. Nedeni sadece üşengeçlikti. Yaşınız ne kadar genç de olsa içimizde yatan bir yaşlı ihtiyaç var; bu ihtiyaç herkesin içinde yaşıyor biliyorum.

Gel gelelim doğada olmak nedir? Doğada olmak sadece doğal güzelliği olan yerleri gezmek değil doğada olmak; doğayla olmaktır. Doğanın içinde yaşamaktan bahsediyorum. Bir çadır bir tulum ve yıldızlar... Hiç yıldızları izlememiş insanlar tanıdım, onlar adına üzüldüm mesela. Ömrünün bir kısmında mutlaka gece ayazını yaşamalı, sabahın ilk ışıklarıyla uyanıp doğayı içine çekmeli insan. Sanıldığı kadar kolay değil tabii doğada yaşamak, sabır ve cesaret istiyor. İki çeşit kamp yapma şekli var; birincisi kamp tesislerinden birinde sıcak suyunuz, priziniz, hazır yemekleriniz, ve etrafınızda dolaşan insanlar.... İkincisi ise gerçek anlamda doğanın içinde kimseciklerin olmadığı sadece doğa ana, siz ve tabii bir de yabani hayvanlar... Yani daha çok doğayı hissedebileceğiniz yerlerde kamp yapma imkanınız da var. Öncelikle hiç kamp yapmadıysanız bir anda ıssız bir yere gidip çadır kurmayın! Hele ki yalnız başınıza kamp yapmaya çıkmayın bile çok zorlanırsınız yavaş yavaş ilerlemekte fayda var.

DİKKAT AYI ÇIKABİLİR!

Çadır kurarken dikkat edilmesi gereken kurallar, yanınıza almanız gereken malzemeler neler? Bu işler için pek çok bilgiye sahip olmak gerekiyor. Mesela çadırı su kaynaklarının yanına kurmamak gerek, gece yarısı hayvanlar su içmeye indiği zaman ne siz onları rahatsız edin ne de onlar sizi rahatsız etsin. Uyumadan önce kamp alanınızda

yiyecek, içecek ve kokulu şeyler bırakmayın ki yabani hayvanlar kapınıza dayanmasın. Kamp yapacağınız yere gitmeden önce gideceğiniz yerle ilgili harita çıktılarını alın ve üzerinde çalışın. Bu çıktılarının bir kopyasını eşinize dostunuza verin çünkü gideceğiniz yerlerde telefon çekmeyecektir nerede olduğunuzu birilerinin bilmesi sizi biraz da olsun güvende hissettirecektir. İlk yardım çantası hazırlamayı sakın unutmayın. Düdük ve ses tabancası sizi vahşi hayvanlardan koruyacaktır. Kış ayı da olsa yaz ayı da olsa mutlaka tulum ile kampa çıkın; hele ki benim gibi çok üşüyen biriyseniz.

Bilmediğiniz otlardan veya mantarlardan uzak durun ve sakın yemeyin. Yabani mantar türleri zehirlenmenize ve hayatınızı kaybetmenize neden olabilir. Yalnız kamp yapmaya çıkın tabii ama henüz yeniyseniz mutlaka yanınızda birisi olsun. İlerleyen zamanlarda yalnız çıkmaya başlar doğanın tadını çıkartırsınız. Ve en önemlisi yıldızları izlemeyi unutmayın!



TEGV'LE, ÇOCUKLARIMIZ NEREDE, TEKNOLOJİ ORADA!

TEGV'in Algo Dijital
Eğitim Programı Başlıyor!

ÜCRETSİZ



TEGV ile Türkiye'nin dört bir yanındaki çocuklarımız,
bilgisayar dilini, kodlamayı oyunlarla öğreniyor.

Tıkla.Kodla.Oyna!
algodijital.com

Google.org
tarafından desteklenmektedir.



Bir Çocuk Değişir, Türkiye Gelişir.



Güven ve konfor sunmak için geliştirildi

Kompakt SUV segmentinin en yeni modeli Ford EcoSport'u test etmek için Lizbon'a vardığımda karşımda öncü modele kıyasla daha fazla fonksiyonellik ve çok yönlülük içeren bir model gördüm. Alışılmış Ford kalıplarının dışına çıkan bu model ilk anda farkını ortaya koymayı başardı.

Yazı Çiçek Güney

Avrupa'da en hızlı büyüyen segment SUV'lar oldu. SUV'lar, önceki yıla göre yüzde 21 artış göstererek 2016'da trafiğe tescil edilen tüm yeni binek otomobillerin dörtte birinden fazlasını oluşturdu. Ford'un Avrupa'daki SUV satışları geçen sene yüzde 30'dan fazla arttı. Kompakt SUV ise tüm SUV satışlarının %10'unu oluşturarak otomobil markalarının iştahını kabarttı.

Ford EcoSport da, işte bu noktada, hem şehir içinde hem de farklı doğa koşullarında daha gelişmiş bir yol tutuş için ilk kez Ford Akıllı Dört Tekerlekten Çekiş (AWD) teknolojisi sunarak bu segmentte Edge ve Kuga'dan sonra üçüncü kompakt SUV modeli olarak karşımıza çıktı.

Yeni Ford EcoSport, Ford SUV tarzını yansıtan, Kuga ve

Edge modellerinde de görülen cesur ve dinamik çizgileri içeriyor.

Orta kısmı yüksek yapıli kaput, önde daha net bir görünüm sunuyor. Ön tasarımda yeni bir büyük ikiz kenar şekilli ızgaranın hakimiyeti görülüyor. Ön görünümü tamamlayan aydınlatma sistemiyle sunulan köşeli tasarımı farlar, gündüz yanan LED farları içeriyor. Sırt çantalarının şeritlerinden esinlenen ve maceracı bir karakteri yansıtmak üzere tasarlanan köşeli sis lambaları ön kısmı tamamlıyor.

Yeni EcoSport'un arka tamponu ve arka stop tasarımı da daha net bir görünüm elde etmek için yenilenmiş. Özellikle son çıkan otomobillerde uygulanabilen kişiselleştirme seçeneğiyle, EcoSport da moda uyararak

12 dış renk arasından seçim sunarken, 4 farklı yeni kontrast renkli tavan seçeneğini bir araya getiriyor. Bu sayede kendinize özel bir kombinasyon yapmanın mümkün.

HEM TEKNOLOJİK HEM TARZ SAHİBİ

Yeni Ford EcoSport, daha

az butonlu yeni bir orta konsolla iç mekanda daha derli toplu bir düzen sunuyor. Yeni koltuk tasarımları ön ve arka yolcuların konforu için elden geçirilmiş. Yolcular, iç aydınlatmada yedi renkten birini seçerek beğenilerine uygun şık araç içi aydınlatma seçeneğine sahip olabiliyorlar.





İç mekan için sunulan çeşitli akıllı saklama çözümlerinden biri olan bagaj alanı kaplaması, gizli depolama sağlamak için yükseltilebiliyor ya da bagaj kapasitesini 334 litreye çıkarmak üzere alçaltılabilir. Bagaj kaplamasında kullanılan bal peteği konstrüksiyon, her gram için çelikten daha güçlü hale getirilirken, 300 kg'dan fazla ağırlığı destekleyebilir. Ayrıca, yeni Ecosport, tavan üstünde 40 kilogramlık taşıma kapasitesiyle özellikle farklı doğa sporları yapanların malzemelerini unutmuyor. Ecosport'un yana doğru açılan bagaj kapağı tasarımı ise onun rakiplerinden ayrılmasını sağlıyor. Bu dikkat çekme açısından başarılı olsa da ne yazık ki dar alanlarda kullanım açısından sıkıntılar yaratabiliyor.

MOTORLARDA SEÇENEK BOL

Ford EcoSport, 2018 yılı ortasından itibaren Ford akıllı dört tekerlekten çekiş (AWD) sistemiyle donatılmış olarak alınabilecek. Yeni 1.5 litre Ford EcoBlue dizel motorla altı ileri vitesli manuel şanzımanı buluşturan teknolojiyle 125 HP güç ve 300 Nm tork elde edebilen EcoSport daha sonra motor gamını zenginleştirecek. Ford'un 100 HP üreten 1.5 litre TDCi dizel motoru ise, önden çekişli ve yeni altı ileri vitesli manuel şanzımanı, 4,1 lt/100 km'lik yakıt tüketimiyle lansmandan itibaren satışa sunulacak.

Sunulan seçenekler arasında Ford'un ödüllü 1.0 litre EcoBoost benzinli motorunun 140 HP ve 125 HP güç üreten versiyonları da yer alıyor. 2018 yılı ortasından itibaren altı ileri

manuel şanzımanlı 100 HP'lik 1.0 litre EcoBoost motor da aileye dahil olacak.

Lansmanla birlikte sunulacak olan, 125 HP'lik 1.0 EcoBoost motor altı ileri otomatik şanzıman ve direksiyondan vites değiştirme kolaylığı sunacak.

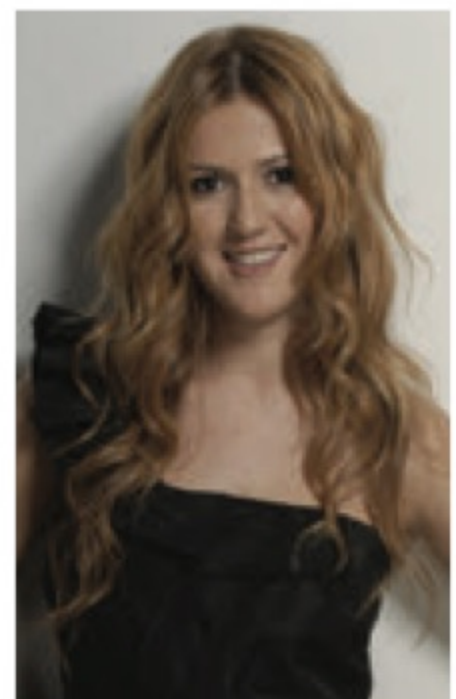
EcoSport versiyona bağlı olarak dört tekerlekten çekiş sistemine de sahip olacak. Bu

sistemde aracın lastiklerinin yol yüzeyini nasıl kavradığını ölçülerek ön ve arka tekerlekler arasındaki tork dağılımı 20 milisaniyeden daha kısa sürede yani göz kırpmadan yirmi kat daha hızlı şekilde 50/50 oranında ayarlanabiliyor. Sistem, torku dört tekerlek arasında sürekli değiştirirken özellikle kaygan koşullarda daha güvenli yol tutuş sağlıyor.

TEKNİK VERİLER	FORD ECOSPORT
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Dizel
Motor hacmi	1499 cc
Maksimum güç	100 HP-3750 d/d
Maksimum tork	215 Nm- 1750 d/d
Son hız	160 km/s
0-100 km/s hızlanma	14.0 sn
Tüketim (fab. ver.)	3.8/4.1/4.5 lt/100 km
FİYAT	AÇIKLANMADI

SONUÇ

Ford EcoSport Dikkat çekme ve kişiselleştirme konusunda eksiksiz bir model. Ancak başta bagaj kapağının yana doğru açılması gibi farklı detayları her zaman fonksiyonel olamıyor. Aracın motor seçeneklerinin sınıfının ihtiyaç duyulan kombinasyonlardan oluşması sayesinde iyi bir fiyatlandırmayla modelin başarılı olmaması için bir neden yok.





Satış şampiyonu 1 Mart'ta tüm Türkiye'de bayilerde

Eylül 2017'deki Frankfurt Otomobil Fuarı'nda ilk gösterimi gerçekleştirilen Yeni Dacia Duster 1 Mart'ta tüm Türkiye'de satışa sunulacak. Aracın henüz fiyatlandırması netlik kazanmasa da 1.5 litrelik dizel motor ve EDC şanzımanın olacağı kesinleşti.

Yazı Mert Duran

Dacia, Kasım 2017'nin sonunda, global olarak satışlarını yüzde 11,8 artırıp 534 bin 657 adet ile yeni bir satış rekoruna imza attı. Türkiye'de ise Dacia, aynı dönemde 40 bin 921 satış adedine ulaşarak geçen yılın aynı dönemine göre 0,2 puan artış ile yüzde 5 pazar payına ulaşarak yükselişini sürdürdü. Duster, Türkiye'de satışa sunulduğu 2010 yılından bugüne kadar 89 bin 485 adet, Ocak - Kasım 2017'de ise 13 bin 818 satış adedi kaydetti. Duster, Dacia'ya Türkiye'de son 5 yılın 4x4 otomobil lideri unvanını kazandırdı.

Renault Mais Genel Müdürü Berk Çağdaş: "Dacia, Türkiye pazarında yükseliş trendini sürdürüyor. Binek + hafif ticari araç pazarında, iki sıra yükselerek marka

sıralamasında 6. sıraya yükseldik. Biz Dacia'da çekici ve kaliteli otomobilleri en uygun fiyata müşterilerimize sunuyoruz. Dacia olarak sürpriz yeteneklerle dolu ve akıllıca tasarlanmış otomobillerden oluşan yalın bir ürün gamına sahibiz. Bunu yaparken sağlam ve güvenilir otomobilleri, başarısı kanıtlanmış teknolojiler ve güçlü servis ağıımız ile destekliyoruz. Net ve anlaşılır fiyat politikamız ile her Dacia modeli, paranızın karşılığını fazlasıyla veriyor. Dacia'nın amiral gemisi Duster, Dacia'ya Türkiye'de son beş yılın 4x4 otomobil lideri unvanını kazandırdı. Otomatik vites / EDC versiyonunun da ürün gamına eklenmesiyle Dacia ailesine yeni müşterilerimiz katılıyor. Mart ayında pazara sunacağımız Yeni Duster ile

markanın Türkiye pazarında yükselişi devam edecek." açıklamasını yaptı.

Hem iç hem de dış tasarımı değiştirilen aracın ilk anda çok fazla değişiklik yapılmadığı algısı oluşması önemli bir olumsuzluk gibi görünüyor. Ancak aslında Duster'ın tüm panelleri yenilenirken iç mekanı da komple yeniden tasarlanmış.

Şu anda ülkemizde hangi motorların satılacağı netlik

kazanmadı. Ancak Dacia yetkilileri 1.5 dCi motorun ürün gamında olacağını belirtti. Yeni Duster, Renault Grubu'nun kendini kanıtlamış, uygun fiyatlı motor seçenekleri ile sunulmaya devam edecek. Henüz Türkiye fiyatları belli olmasa da Avrupa'da yeni modelle eski versiyonun başlangıç fiyatlarının aynı olacağı açıklandı. Ayrıca donanımına göre eski modelle fiyatlarda 200-400 Euro





arasında bir artış olacak. Ancak ülkemizde bu artış vergilerin de eklenmesiyle 1000 Euro civarında olabilir. Sunulan zengin aksesuarlara kıyasla bu fiyat artışı da son derece makul.

1.6 SCe 115 HP (4×2 ve 4×4) ve 1.2 TCe 125 HP (4×2 ve 4×4) benzinli & manuel versiyonları sunulacak araçta 1.6 SCe 115 HP motorun bir LPG versiyonu da opsiyonel olarak mevcut.

1.5 dCi 90 HP (4×2) ve 1.5 dCi 110 HP (4×2 ve 4×4) dizel motorları manuel vites seçeneği ile sunulacak. 1.5 dCi 110 HP 4×2 versiyonu EDC otomatik vites seçeneği ile de alınabilecek.

Dacia Duster'ın yeni neslinde artırılan konfor daha sürüşe ilk başladığınız anda dikkatinizi çekiyor. Atina'da hem şehir içi, hem dağ yolları hem de zorlu

bir off-road parkurunda kullanma fırsatı bulduğum model artırılan kalitesi ve yükselen konforuyla hemen beğenimi kazandı. Ancak açıkçası bu iyileştirmeler çoğu tüketici gibi benim de aklıma fiyatlarda önemli bir artış olur mu sorusunu getirdi. Neyse ki Dacia yetkililerinin açıklaması beni rahatlattı.

Direksiyon sisteminin artık çok daha hafiflediği Duster, arazide ise yine bildik başarılı performansını sunuyor. Sürüş izlenimi esnasında kullanma fırsatı bulduğum üst pakette deri döşeme de vardı. Açıkçası ben Duster ruhuna bu döşemeyi yakıştırmadığım için beğenmedim, ancak yeni otomatik ve dijital klima ve kumandaları çok hoşuma gitti. İç mekandaki kalite hissini artıran bu dönüşümle birlikte anahtarsız biniş sistemi de Duster için önemli bir yenilik.

TEKNİK VERİLER	DACIA DUSTER
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Dizel
Motor hacmi	1461 cc
Maksimum güç	110 HP-4000 d/d
Maksimum tork	260 Nm- 1750 d/d
Son hız	171 km/s
0-100 km/s hızlanma	11.9 sn
Tüketim (fab. ver.)	4.4/4.5/4.5 lt/100 km
FİYAT	AÇIKLANMADI

SONUÇ

Dacia Duster hep iddialı fiyatıyla parasının karşılığını fazlasıyla sunan bir modeldi. Yeni neslinde artan konfor ve kalite ile çok daha fazla beğenileceğine hiç şüphe yok. Yeter ki yetkililerin dediği gibi aracın satış fiyatı çok artmasın. Eğer bu gerçekleşirse Duster daha uzun yıllar birinciliği kaptırmayacaktır.





Audi A6 parkurlara hazırlanıyor

Yeni Audi A6 partnerimiz Automeia'nın paparazzilerine yakalandı. Aracın tavanındaki büyük ışıklar sanki bir ralli otomobili görüntüsü verse de aslında kış testleri için kullanılan ışıklandırmalardan başka bir şey değil.

Üst-orta sınıftaki mücadelenin değişmez oyuncusu Audi A6, bu yıl tamamen yenilenerek karşımıza çıkacak. Aracın rakipleri de kapsamlı bir yenileme geçirmişti, Audi onlardan sonra yenilenmesiyle rakiplerinin eksik kalan yönlerini geliştirerek rekabette avantaj sağlamak istiyor.

Yeni nesil Audi A6'da ilk olarak aracın iç mekanında daha fazla yaşam alanı sunulacağı ve toplam ağırlığın yeni üretim tekniği ile azalacağı belirtiliyor. Bu sayede de sürüş dinamikleri artacak.

Aracın ızgara bölümündeki siyah renkli plastiğin arkasında bir radar kümesi yer alıyor. Bu da A6'nın otonom sürüşe ilişkin teknolojileri



barındığının önemli bir kanıtı.

Testlerde yakalanan otomobilin geniş lastikleri ve sportif tasarımlı jantları da modelde yine yüksek beygir güçlü versiyonların olacağının habercisi.

Motor seçeneklerinde kardeş model A7 ile aynı güç ünitelerinin sunulacağı A6'da turbo destekli güç üniteleri ağırlıkta olacak. Hibrit modelin de olacağı kesin. En önemli bilinmeyense tamamen elektrikli bir modelin olup olmayacağı.

Arka tasarımı ise stopların daha büyüdüğü ve iç yapılarının değiştiği anlaşıyor. Ayrıca yine iki egzoz çıkışı kullanılarak her versiyonda dinamik görünüm elde edilmiş. Değişen altyapı ve boyutlar nedeniyle bu kez bagaj kapasitesinde de değişiklik olacak.





Honda Insight 3. nesli ile Detroit'ten önce karşınızda

Alternatif ve elektrikli yakıtlı araçlar konusunda en büyük yatırımları yapan firmalardan olan Honda, Insight modelinin 3. neslini hazırladı. Araç Detroit Motor Show'da resmi olarak tanıtılacak. Yeni Honda Insight önümüzdeki yıl yollarda olacak.

Her ne kadar ülkemizde göremesek de Honda Insight sahip olduğu teknoloji ile Avrupa ve Amerika'da oldukça popüler bir otomobil. Hibrit motorlu Insight modelinin yeni neslinde Accord ile ortak çizgiler kullanılmış. Bu bilinçli bir tercih. Bu sayede modelin daha konforlu olduğu vurgulanmış. Daha önceleri Insight'ın tasarımı çok eleştiri alıyordu ancak görünen o ki bu kez olumsuz eleştiri alması çok zor.

Markanın 2000 yılından beri piyasaya sunduğu hibrit modeli olan ve 2018 ile birlikte üçüncü jenerasyonuna kavuşacak olan model belki de ürün gamında en büyük değişimi yaşayacak araç olacak. Aracın iç mekanında ise Civic modelinden izler görülüyor. Genel olarak malzeme ve işçilik kalitesinin artırıldığı söylenirken yaşam alanında da kayda değer büyüme olmuş.

Honda, belirlediği planlar doğrultusunda 2030 yılında satışa sunduğu araçların üçte ikilik kısmının elektrikli modellerden oluşmasını istiyor. Honda yetkilileri "Insight'ı 2018 yılında satışa sunmamızla 5. elektrikli modelimizi tüketicilerle buluşturmuş olacağız ve bu sayı bile hedeflerimize ulaşmak için ne kadar yoğun çalıştığımızın bir göstergesi" açıklamasını yaptılar.





Direksiyonuna geçmek için doktor kontrolü şart

Honda'nın efsanevi Type R ailesinin en yeni üyesi Civic Type R önceki nesillerden farklı olarak turbo destekli yeni motoru ve daha agresif görünen tasarımıyla bu kez çok can yakacak. Aracın yüksek gücü nedeniyle herkese uygun olmaması ise onun direksiyonuna geçerken dikkatli olmayı mecbur kılıyor.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR ÖZGÜR KARAKAYA

Güç savaşı her otomobil sınıfında sürmeye devam ediyor ve devam edecek gibi de duruyor. Bundan 10 yıl önce kompakt sınıfa ait bir GTI'nin 200 HP güç üreten motoru, güçlü olarak nitelendirilirken bugün bu güç seviyesi sıradan versiyonların ulaştığı güç olarak dikkat çekiyor. 2007'de tanıtılan ve bugünden sadece 2 nesil uzaklıktaki Type R, 200 HP güç üreten atmosferik beslemeli motora sahipti. Bu motor 5200 d/d'de 198 Nm tork ürettiyordu. Ondan 10 yıl sonra bugün, sıradan bir Civic hatchback'in turbo beslemeli 1.5 litrelik motoru 182 HP güç ve 220 Nm tork üretiyor. Devir çok hızlı değişiyor ve Type R da buna ayak uydurmak zorunda kaldı. Artık 320 HP güç üreten bir motora sahip.

BU TASARIMA YÜREK DAYANMIYOR

Son derece agresif hatlarıyla dikkat çeken Type R'in dış tasarımı, aracın güç, performans ve çeviklik için yaratıldığını gösteriyor. Yarış pistlerinde de yerini alan Honda efsanesi Type R, neresinden bakılırsa bakılsın güçlü olduğunu hissettiriyor. Petekli büyük panjurundan kırmızı zemin üzerine işlenmiş Honda logosu ve Type R yazısıyla dikkatleri üzerine çekmeyi biliyor. Öte yandan tamponun alt kısmında bulunan ikinci bir ızgara, aracın sportif genlerinin mirası niteliğinde. Far içi altları ve tampon diplerindeki siyah eklentilerle bir ralli aracından farksız olan Honda Type R kesinlikle çok havalı duruyor.



Honda Civic Type R'in arkadan görünümü ise bu tarz otomobillerden hoşlanan sürücüler için tam bir tasarım harikası olarak nitelendirilebilir. Bu bölgede ilk dikkat çeken detay parlak siyah büyük difüzörün üzerinde yer alan egzoz çıkışları. Arka difüzörün ortasında her biri aktif üç adet egzoz çıkışı bulunuyor. Bunlardan yan tarafta bulunan iki adet egzoz çıkışı ana egzoz sistemi olarak görev yaparken ortada bulunan ve çapı biraz daha dar olan egzoz çıkışı motor sesini kontrol ediyor. Tam gaz kullanımlarda motor

yüke bindiğinde daha agresif bir ses üretmek üzere ortadaki egzoz çıkışı da egzoz gazı akışına yardımcı oluyor.

Ayrıca bagaj kapağı üzerinde yer alan devasa spoiler ile hem aracın yüksek hızlarda yere daha sağlam oturmasını sağlamış hem de sportif görünümü en üst noktada sergilemiş. Aracın kırmızıya boyanmış kaliperleri ve büyük delikli fren diskleri de sportifliği ve gücü simgeliyor. Ayrıca siyaha boyalı 19 inçlik jantlar kırmızıya boyalı dış kenarlarla daha başarılı bir görsellik sunmuş.

DETAYLARDAKİ ÖZEN GÖZ ALICI

Aracın iç mekanında direksiyon simidi, koltuklar ve kırmızı detaylar dışında hatchback versiyonla aynı, sedanla da büyük benzerlik taşıyor. Vites kolunun alüminyum topuzu eskiden olduğu gibi bugün de çok şık bir detay ama soğuk sabahlarda kullanımı zorlaştırıyor. Bunun dışında tüm kullanışlılık, malzeme ve işçilik konularında normal Civic'in izinden gidiyor ve bu da neresinden bakarsanız bakın çok iyi bir haber. Bunlardan en çok dikkat çeken spor otomobil ile adeta özdeşleşen kırmızı renk. Aracın gücünü ve ne kadar ateşli olduğunu ifade eden kırmızı renk birçok noktada kullanılmış. Direksiyon simidi, ön konsol, koltuklar, gösterge paneli ve hatta emniyet kemeri bile kırmızıyı görebiliyoruz.

ARTIK TURBODAN DESTEK ALIYOR

Honda Type R'da eski nesilde olduğu gibi 2.0 litrelik bir ünite görev yapıyor. Ancak araç artık turbo beslemeye sahip. Bu motor 320 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. Araçta 6 ileri manuel şanzıman yer alırken 0 - 100 km/s hızlanması 5.8 saniyede tamamlanırken maksimum hız ise 272 km/s olarak açıklanıyor. Bu yüksek performans karşılıklı ortalama 7.7 litrelik tüketim açıklanıyor. Bizim testimiz boyunca Type R ortalama 9.7 litrelik bir değer gösterdi. Performanslı kullanımlarda ise bu değer 13 litreye ulaşabiliyor. Bu araçta sakın kalmak çok zor, o yüzden de tüketim yükselmeye meyilli.

Kemikli vitesleri özleyenler için çok iyi bir şanzımana sahip olan Type R, ilk hareket anından itibaren yüksek bir ivmelenme isteği sunuyor. Aracın ürettiği yüksek güç neredeyse kesintisiz olarak kullanıma sunulmuş. Bunu da araçla hızlı bir kalkış yaptığınız anda yediğiniz G kuvveti ile çok iyi anlıyorsunuz. Type R, sahip olduğu güçle kendisinden çok daha pahalı pek çok üst modeli geride bırakmayı başarıyor.

Type R da 3 adet sürüş modu bulunuyor. Bunlar Comfort, Sport ve R+ modu. Comfort modunda süspansiyon tepkileri ve direksiyon sistemi yumuşuyor ve günlük kullanıma daha uygun hale geliyor. Sport modda ise konfor ile dinamizm arasında ideal bir denge sunulurken, önceki nesil Civic Type R'daki standart ve R modlarının arasında bir karakteristik sunuyor. R+ sürüş modu tamamen pist kullanımı göz önünde bulundurularak programlanmış durumda. Motor tepkileri hassaslaşırken tork eğrisi çok daha agresif ve performans odaklı bir karakteristik sergiliyor.

Aracın gerek yol tutuş karakteri gerekse günlük kullanıma uygunluğu muazzam. Son zamanlarda bu kadar rafine bir otomobil kullanma fırsatı bulmamıştım.

İlk hareket anından itibaren hızlanma isteği hiç bitmeyen motor ara hızlanmalarda da çok başarılı. Darbe emiş konusunda hızlı çalışmasıyla beğeni toplayan yürüyen aksamda 20 inçlik jantlar kullanıldığı için ister istemez arka koltuklarda sert darbe emişler oluyor. Ancak yine de çoğu rakibinden bu alanda daha konforlu olduğu da bir gerçek.



TEKNİK VERİLER	HONDA TYPE R
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı /4/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1996 cc
Maksimum güç	320 HP-6500 d/d
Maksimum tork	400 Nm-2500 d/d
Son hız	272 km/s
0-100 km/s hızlanma	5.8 sn
Şanzıman	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/ disk
Lastikler	245/30 ZR20
Depo kapasitesi	47 lt
Bagaj hacmi	420 lt
Ağırlık	1451 kg
Tüketim (fab. ver.)	6.5/7.7/9.8 lt/100 km
Uzunluk	4557 mm
Genişlik	1877 mm
Yükseklik	1427 mm
Aks mesafesi	2699 mm
FİYAT	260.000 TL

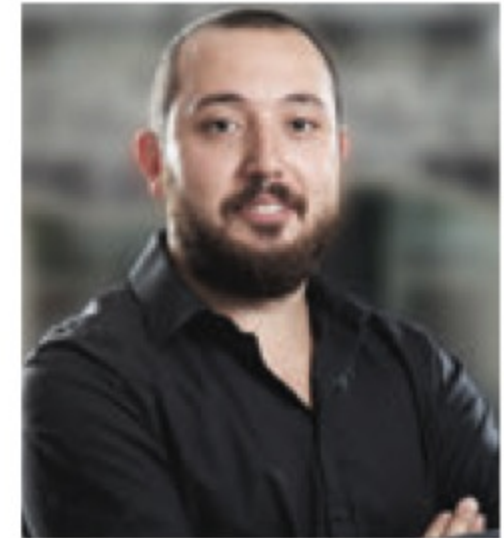
OTO STİL TEST VERİLERİ

0-100 km/s hızlanma (sn)	6.0
0-400 m (sn)	16.3
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	36.9
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	36.8
Gürültü 100 km/s (dB)	67
Test tüketimi (lt/100 km)	9.7
Menzil (km)	484

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun	👍	
Mert Duran	👍	
Gürkan Gençyılmaz	👍	

SONUÇ

Honda Civic Type R eskiden olduğu gibi yine çok iddialı ve bu sefer bütün iddiasını bir üst seviyeye taşımayı da başarmış. Hem yeni altyapı hem de kapsamlı elektronik sayesinde bu otomobil diliniz damağınızı kurutmayı başaracak bir yapıya sahip. Dahası geniş bir bagaj ve arka koltuk sayesinde ateşli babalar için aile kullanımına bile uygun görünüyor.





Küçük Golf yollarda

Volkswagen Polo günden güne büyüyerek 6. jenerasyonuna kavuştu. Bugüne kadar 14 milyondan fazla üretilmiş olan ve markanın efsaneleşen araçlarından Polo, artık öylesine büyüyüp gelişti ki boyutlarıyla ilk nesil Golf'den büyük, Golf 4'e yakın bir otomobil oldu.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR ÖZGÜR KARAKAYA

Küçük otomobillerin popüler olmasında hiç kuşku yok ki VW Polo'nun yeri büyük. Bugüne kadar 14 milyondan fazla satılan Polo, her geçen nesilde özelliklerine ekleyerek her anlamda büyüme ve gelişme gösterdi ve şimdi 6. nesliyle karşımızda.

Bu büyüme her anlamda kendisini gösteriyor. Öyle ki Polo artık boyu 4 metreyi aşan bir otomobil ve bu boyutlar ilk nesil 3.7 metrelik ilk nesil Golf düşünüldüğünde önemli bir büyümenin olduğunu gösteriyor. Aracın güncel

uzunluğu ve sunduğu yaşam alanı ise 4. nesil Golf ile yarışıyor.

HERŞEYİN DEĞİŞİRKEN AYNI KALABİLDİĞİ TASARIM

Yeni Polo ilk olarak yepyeni bir platform üzerine inşa edilmiş. VW Grubu'nun pek çok modelinde kullanılan ve kullanılacak olan bu platformu ilk kez Seat Ibiza'da görmüştük. Araca bambaşka bir sürüş dinamiği sağlayan bu platform ile birlikte tasarımda da değişmeyen nokta kalmamış. Ancak aracın ana silüeti korunduğu için ilk anda



bunun bir makyaj operasyonu olduğu algısı ortaya çıkıyor.

Yeni Polo'nun ön tasarımına baktığımız zaman bir önceki nesline göre daha sportif tasarlanmış. Yenilenen haliyle Polo'da dış tasarımda ilk dikkat çeken detay far yapılarındaki yenilenme. Yenilenen farlar daha ince ve sivri bir forma girmiş. Eski nesline göre üç

parçadan oluşan ızgara ise iki parçalı olarak tasarlanmış. Sis farlarının da inceltildiği Polo yeni çizgileriyle daha sert bir görünüme bürünmüş. Tampon da tamamen yeniden tasarlanmış. Sis lambalarının ve sinyal lambalarının geniş cam yüzeyleri araca yandan bakıldığında hemen ark



Arka kısımda da değişiklikler var elbette. Eski nesilde stop lambaları kare formdaydı. Makyajlı halindeyse stop lambaları köşeli olmaktan çıkmış, daha oval bir şekle bürünmüş. Ek olarak arka kısma doğru C sütunundan itibaren eğim gözüküyor. Yeni Polo özellikle arkaya doğru alçalan tavanıyla iddialı bir tasarıma kavuşmuş. Motor kaputundaki katlar da sportifliği pekiştirmiş.

TAMAMEN YENİ İÇ MEKAN

Aracın iç mekanı ise en büyük gelişmenin olduğu alan. Burada VW tasarımcıları ellerini korkak alıştırılmamışlar ve ortaya dikkat çekme konusunda başarılı bir model çıkmış.

Polo'nun yeni orta konsolunun merkezinde geniş multimedya ekranı yer alıyor. Araca albeni ve prestij katan bu ekrandan pek çok bilgiye ulaşmak mümkün. Ağabeylerinden farklı olarak gösterge paneliyle yekpare gibi görünmeyen ekranın çözünürlüğü ve dokunma hassasiyeti başarılı. Yine sade ve kolay okunan gösterge tablosuna sahip olan Polo'da klima kontrolleri ve diğer düğme-şalterler ise bildik tasarımları korumuş. Aracın yeni platformu sayesinde diz ve baş mesafelerinde değişimler yaşanmış. Öncüsüne kıyasla özellikle arka koltuklardaki yaşam alanı artarken bagaj kapasitesi de büyümüş ve 351 lt'ye ulaşmış. Bagaja yükleme yapmak oldukça kolay.

Her ne kadar iç mekanda koyu renkler kullanılsa da aracın camlarının büyük olması sayesinde ferahlık hissi yüksek.

ZENGİN MOTORLU

Polo yeni neslinde yine

zengin bir motor gamı ile satılıyor. Aracın giriş modeli 1.0 litrelik 75 HP'lik güç ünitesi iken diğer benzinli alternatif test ettiğimiz ve isteyene manuel isteyene de DSG vites kutusu ile sunulabilen 95 HP'lik 1.0 TSI ünite. Ayrıca dizel cephesinde de manuelle 80, DSG vites ile 95 HP güç üreten 1.6 TDI motor sunuluyor.

Daha önce de kullanılan motor küçük hacmine rağmen DSG vites kutusu ile büyük uyum içinde ve bu kullanım esnasında sürücüye büyük keyif veriyor. Aracın tork bandı oldukça dengeli. Devir çevirmeyi seven motor DSG vites kutusunun hızlı tepkileri ile sportif tatlar yaşıyor. Her ne kadar aslında bu subjektif bir his olsa da kullanım esnasında size daha büyük hacimli bir modelin koltuğuna oturduğunuz hissini veriyor.

Yakıt tüketimi konusunda ise bu kombinasyon ortalamaları yakalamakta zorlanmıyor. Fabrika verisi 100 km/s'de 4.6 litre tüketen araç gerçek sürüş koşullarında 6.2 litre tüketiyor. Bu değer çok yüksek olmasa da fabrika verisi göz önüne alındığına büyük bir sapmaya sahip.

Yeni platformu ile yola daha sağla basan Polo, değiştirilen ve ayarları güncellenen yürüye aksamıyla direksiyon sistemi sayesinde sürücüdenden gelen istekler yola daha çabuk ve az kayıpla aktarıyor. Hala bu sınıfın en iyi yol tutan modeli olmasa da ortalamaları yakalamakta sorun yaşamayan modelin en önemli eksiği ise motordan yeteri kadar güç alamadığı için performanslı kullanımlarda zayıf kalması.

TEKNİK VERİLER	VOLKSWAGEN POLO
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı /3/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	12/2
Motor hacmi	999 cc
Maksimum güç	95 HP-5000 d/d
Maksimum tork	175 Nm-2000 d/d
Son hız	187 km/s
0-100 km/s hızlanma	10.8 sn
Şanzıman	6 ileri DSG otomatik
Aktarma	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/ disk
Lastikler	215/45 R17
Depo kapasitesi	40 lt
Bagaj hacmi	351 lt
Ağırlık	1180 kg
Tüketim (fab. ver.)	4.0/4.6/5.7 lt/100 km
Uzunluk	4053 mm
Genişlik	1751 mm
Yükseklik	1446 mm
Aks mesafesi	2564 mm
FİYAT	92.100 TL

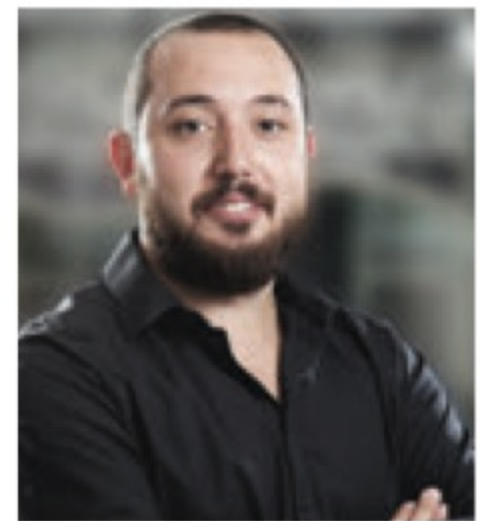
OTO STİL TEST VERİLERİ

0-100 km/s hızlanma (sn)	11.0
0-400 m (sn)	23.1
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.2
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.6
Gürültü 100 km/s (dB)	66
Test tüketimi (lt/100 km)	6.2
Menzil (km)	645

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

SONUÇ

VW Polo küçük sınıfın hep en iyisi olarak girdiği tüm karşılaştırmalardan zirvede ayrılmayı bildi. Ancak artık işi hiç de kolay değil. Çünkü neredeyse tüm rakipleri ya yenilendi ya da yenilenmek üzere. Oldukça çetin bir savaşın döndüğü bu sınıfta Polo yine el yakan bir otomobil. Yüksek kalan satış fiyatı modelin pek çok iyi özelliğini törpülediği için rakiplerinin şansı artıyor.





Konforunu liderlik için artırdı

Ford markasının son 10 yılda en çok satan modeli haline gelen Fiesta, daha teknolojik kabini, artırılan konfor seviyesi ile küçük sınıfta liderliğe soyundu. Ama kısa süre önce yenilenen rakiplerini de düşününce işi hiç de kolay değil.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR ÖZGÜR KARAKAYA

Ford'un küçük sınıftaki modeli Fiesta, ilk kez karşımıza 1976 yılında çıktı ve o gün bugündür yenilerek, evrilerek hayatımızda olmaya devam etti. Geçtiğimiz yıl yenilerek satışa sunulan Fiesta şu anda 7. nesliyle yollarda. Avrupa satış rakamlarına baktığımızda oldukça fazla talep gören Fiesta, birbiri ardına yenilenen rakiplerini geçip en çok satılan küçük sınıf model olmak için zorlu bir mücadeleye girdi bile. Peki ama bunu başarmak için teknolojik yenilikler yeterli

olacak mı?

YİNE SPORTİF TASARIMA GÜVENİYOR

Ford Fiesta'nın tasarımına bakacak olursak önde daha büyük yatay krom panjur görüyoruz. Farın tamamını kaplayan gündüz LED farların oldukça dikkat çektiğini bir gerçek. Farları çevreleyen LED gündüz aydınlatma trafikte otomobilin yeni tasarımıyla yumuşayan yüzüne biraz olsun agresif bir hava katmış. Değişimlerden birisi de tamponda yaşanmış. Eski



neslinde olan hava çıkışı aynı yerini korurken, sadece sis farları kare yapılarak etrafına krom çerçeve eklenmiş. Profilden baktığımız zaman ise bir önceki nesliyle benzer çizgilere sahip. Ama bu arada boyut olarak bir önceki nesline göre farklıklar var. Yeni Fiesta bir önceki nesline göre 7 cm büyümüş ve 1 cm genişlemiş.

Arka tasarımına baktığımız zaman ise, en temel değişiklik stop lambalarında yaşanmış. Bir önceki neslinde stop lambaları dikey şekildedeydi ama yeni nesilde 2 parçadan oluşan yatay stop lambaları kullanılmış. Bu değişiklik sayesinde Fiesta'ya arkadan baktığınız zaman biraz daha genişmiş izlenimi sağlanmış.

KOKPİT TAMAMEN YENİ

Fiesta'nın kokpit tasarımı tamamen değişmiş. Eskinin biraz şişman ve iç mekana uzanan kokpiti yerine daha düz bir tasarım tercih edilmiş. Ve tabii ki tablet benzeri büyük ekran da unutulmamış. Sync3 ara yüzüne sahip olan ekranın çözünürlüğü iyi ve dokunma hassasiyeti de yüksek. Bu 8 inçlik dokunmatik ekranda Apple Car Play, Android Auto ile telefonunuza bağlanabiliyor hatta Spotify, Yandex, Yemek Sepeti gibi uygulamaları da kullanabiliyorsunuz. Kokpitin genel malzeme kalitesi bir önceki nesline göre iyi ama sınıfında çıta yüksekliği belirlemeye de çalışmıyor.

Yenilenen kadrانların tasarımı göze hoş geliyor. Düz bir zemin üzerine yerleştirilmiş göstergeler ve ortalama ölçülerde düşük çözünürlüklü bir yol bilgisayarı ekranı var. Araç kapalı iken kadrانlar simsiyah oluyor ve dijital ekran gibi görünüyor.

Fiesta'nın yaşam alanına baktığımız zaman en güzel özelliklerden biri ise panoramik açılır cam tavan. Yani yeni Fiesta artık çok daha geniş bir kitlenin ilgisini çekebilecek tasarım özelliklerine sahip. Fiesta'nın boyutları büyümüş olsa da dingil mesafesinde ise büyüme söz konusu değil. O yüzden iç mekanda çok büyük ferahlık söz konusu değil. Arka koltuklar sınıf ortalamasında, bagaj hacmi ise 292 litre.

Ford Fiesta'da 1.0 litrelik EcoBoost motor mevcut. Bu motor, 100 HP güç ve 170 Nm tork üretirken 6 ileri Powershift otomatik şanzımanla gücünü

yere aktarıyor. Fiesta'nın 100 km'deki ortalama yakıt tüketimi ise 5.2 litre olarak açıklanıyor. 12.2 saniyede 0 – 100 km/s çıkan Fiesta'nın maksimum hızı ise 180 km/s. Biz karma parkurda ortalama 7.3 litrelik bir değer elde ettik.

Sabit hızla giderken gaza hafif dokunduğunuz anda turbo sesini rahatça duyulabilecek yükseklikte size geliyor. Hatta kimileri için fazla bile gelebilir ancak sportif hissiyat benim hoşuma gitti. Gaz pedalına sonuna kadar bastığınızda şanzıman anında alt vitese seçti ve sizi koltuğunuza yapıştırdı demeyi çok isterdik ancak Fiesta'da bu pek mümkün değil.

Yalıtım eski nesline göre çok çok daha iyi, ayrıca yeni süspansiyonla daha konforlu bir sürüş ve yol tutuşu sunuluyor. Eski zıpır Fiesta'nın şu an biraz daha ciddi bir havası olduğunu söylemekte fayda var. Direksiyon daha ince ve küçük olsaydı benim daha çok hoşuma giderdi, ama tepki anlamında ortalamaları yakalıyor.

Buna karşılık Fiesta sanki o sportif imajından kurtulmak için ruhundan çok şey vermiş gibi görünüyor. Aracın direksiyonuna geçtiğinizde orta konsol tasarımının da etkisiyle sportif bir sürüş isteği artık yok. Buna karşılık artan konfor seviyesi de rakipleri kadar başarılı değil. Yani tam anlamıyla Dimyat'a pirince giderken evdeki bulgurdan olmak durumu Fiesta'da yaşanıyor. Konforlu olmak adına sportiflikten ödün vermiş model artık ne sınıfının en sportifi ne de en konforlusunu.



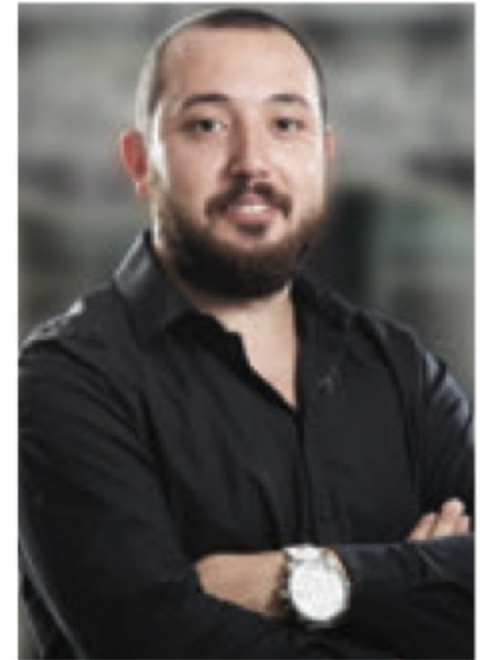
TEKNİK VERİLER	FORD FIESTA
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı /3/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	12/2
Motor hacmi	998 cc
Maksimum güç	100 HP-6000 d/d
Maksimum tork	170 Nm-1400 d/d
Son hız	180 km/s
0-100 km/s hızlanma	12.2 sn
Şanzıman	6 ileri Powershift otomatik
Aktarma	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/ kampana
Lastikler	195/45 R16
Depo kapasitesi	42 lt
Bagaj hacmi	292 lt
Ağırlık	1206 kg
Tüketim (fab. ver.)	4.2/5.2/6.9 lt/100 km
Uzunluk	4040 mm
Genişlik	1735 mm
Yükseklik	1476 mm
Aks mesafesi	2494 mm
FİYAT	92.500 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	12.2
0-400 m (sn)	24.4
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.3
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.6
Gürültü 100 km/s (dB)	67
Test tüketimi (lt/100 km)	7.3
Menzil (km)	575

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

SONUÇ

Fiesta eski neslinde sınıfının en sportif üyesiydi. Şimdi ise artan konforuyla daha fazla tüketiciye ulaşmak istiyor. Ancak sınıfının en konforlusunu olmadığı gibi sportiflikten de ödün veren yapısı onun ikisinden de biraz biraz sunmasına ve öne çıkan bir özelliği olmamasına neden olmuş, bu da onun ruhunu öldürmüştü.



Küçüklerin kralını arıyoruz

En iyi benzinli

otomatik

hangisi?





KÜÇÜK SINIF OLARAK DA ADLANDIRILAN B SEGMENTİ ÖZELLİKLE ÇEKİRDEK AİLELER İÇİN EN İYİ SEÇENEK. BİRBİRİ ARDINA YENİLENEN MODELLERİN OLDUĞU BU SINIFIN EN İDDİALİ OTOMOBİLLERİNİ KARŞI KARŞIYA GETİRDİK. BİR TARAFTA SÜRÜŞ DİNAMİĞİ İLE AKILLARA KAZINAN FORD FIESTA, DİĞER TARAFTA GİRDİĞİ KARŞILAŞTIRMALARDA BİRİNCİLİĞİ KİMSEYE KAPTIRMAYAN VOLKSWAGEN POLO VE SON OLARAK DA EKONOMİ PROFESÖRÜ RENAULT CLIO...

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR ÖZGÜR KARAKAYA





Küçük sınıftaki rekabet diğer sınıflara benzemiyor. Örneğin kompakt sınıfta boyutlarda yapılan küçük bir oynamayla öne çıkmak çok kolayken küçük sınıfta boyutlar yerine mihlanmış gibi sabit. Ford Fiesta, Renault Clio ve VW Polo ise bu zorlu rekabette başı çeken modeller arasında yer alıyor. Onlar hem satış adetlerinde en çok satılanlar hem de en çok arzulananlar listesinde en tepede yer alıyorlar. Ford Fiesta, Renault Clio ve VW Polo arasındaki mücadeleye kazananı bulmak hiç kolay değil.

TASARIMLAR SERT

Araç satın almada tasarımların önümü çok büyük. Bunu bilen markalar da tasarım konusunda çok fazla mesai harcıyorlar. Renault Clio tasarımında keyifli detaylar kullanarak dikkat çekmeyi başaran bir araç. Bu otomobil iyi görünmeyi biliyor. Yenilenmesinin ardından zaten iyi olan tasarımına yapılan küçük dokunuşlarla elbisesini daha iyi bir hale getirdi. Tasarımında Fransız asaletini sonuna kadar kullanan model, küçük sınıfın en iyi görünen modellerinden biri olma özelliğini daha uzun yıllar koruyacak gibi görünüyor.

Polo'nun tasarımına baktığımız da ise, ön kısmı

önceki modele kıyasla daha sportif. Her ayrıntı özenle yeniden tasarlanmış gibi bir izlenim bırakıyor. Farlar artık LED versiyonla sunuluyor. Yeni radyatör ızgarasıyla birlikte, farlar Polo'nun tüm araç genişliği boyunca uzanan yeni yüzünü oluşturuyor. Tampon da araç genişliğini vurgulayan tasarım unsurlarından birisi. Kaputun ortasından geçen iki düz çizgi radyatör ızgarasında bitiyor. En üstteki ızgara çubuğu kaputla aynı renkte boyanmış ve sağda ve solda far çizgileriyle birleşiyor. Bu motor kaputuna daha alçak bir görünüm kazandırıyor, aynı zamanda Polo'nun genişliğini de vurguluyor.

Son dönemlerde sert hatlı maskülen çizgilere sahip otomobil sayısı giderek artıyor. Fiesta ise bunun tam tersini yapmış ve çizgilerini yuvarlatıp yumuşatmış, biraz daha kadınsı görünen bir çizgiye yaklaşmış. Önden baktığımızda makyaja benzer bir değişiklik söz konusu ve yeni olduğunu kestirmek biraz zor. Cam yıkamalar kaput üstünden alınarak gizlenmiş. Yanda ise tasarım çizgileri değişmemiş. Fiesta büyük kulaklara sahip olmasına rağmen dikiz aynaları ve görüş alanı küçük.

İÇ MEKANDA POLO ÖNDE

İç mekan karşılaştırmamıza Volkswagen Polo ile



başlayalım. İç mekanda sınıfında bir ilk olan tamamen dijital gösterge paneli ve yeni nesil dokunmatik multimedya ekranı ilk göze çarpan detaylar arasında. Bunun yanına dijital göstergelerin eklenmesi de yaşam alanının havasını değiştirmiş.

Volkswagen Polo, 4053 mm uzunluğa, 1751 mm genişliğe, 1446 mm yüksekliğe ve 2564 mm aks mesafesine sahip. Son olarak gelelim Polo'nun bagaj hacmine. 351 litre ile oldukça bonkör bir hacim sunan Polo, rakiplerine adeta bu konuda gözdağı veriyor.

İkinci konuğumuz olan Ford Fiesta'daki en büyük değişim iç mekanda yaşanmış durumda. Aracın yaşam alanı adeta yeniden tasarlanmış. Gerek gösterge paneli gerekse orta konsolun tamamı hep yeni çizgiye sahip. Daha önceki Ford modellerinde sürücü odaklı bir alan göze çarparken Fiesta yan yolcunun da konforunu azaltmadan ergonomik şekilde tüm kumanda ve şalterlere ulaşmasını sağlıyor. Fiesta'nın donanım seviyesine göre iç mekanda sunulan konfor ve güvenlik elemanları ve teknolojik yardımcılarının sayısı bir hayli zenginleşiyor.

Ford Fiesta, 4040 mm uzunluğa, 1735 mm genişliğe, 1476 mm yüksekliğe ve 2489 mm aks mesafesine sahip. Fiesta 292 litre bagaj hacmi ile

rakiplerinden geride kalıyor.

Clio'nun iç mekanı küçük sınıfta yer alan bir araca göre oldukça geniş. Renault R-LINK internet bağlantılı entegre navigasyon ve multimedya sisteminin kullanımı da kolay. Orta konsol üzerine başarılı bir şekilde adapte edilmesi sayesinde de yaşam alanının oldukça sade görünmesini sağlıyor. Test aracındaki GT Line donanımının getirdiği artıyla yaşam alana daha şık. GT Line koltuklarsa çok rahat değil. Sırtlık vücudu kaplayan yan destekler nedeniyle kısıtlı bir alan sunuyor ve biraz geniş bir gövdeye sahipseniz bu sizin için biraz sıkıntılı yolculuk anlamına geliyor.

Renault Clio, 4062 mm uzunluğa, 1732 mm genişliğe, 1448 mm yüksekliğe ve 2589 mm aks mesafesine sahip. 300 litrelik bagaj hacmi ile rakiplerine göre ne büyük ne de ufak kalıyor.

Her 3 aracın da tasarımları oldukça sert ve sportif. İç mekanlarına baktığımızda ise, her 3 araç oldukça keyif veren sürüş ve konfor sunuyor olsa da burada Polo bir adım öne geçti diyebiliriz. Boyutsal olarak baktığımızda ise Clio rakiplerine göre daha uzun kalırken, Polo ise genişlik olarak rakiplerini geride bırakıyor. Aks mesafesi olarak ise Clio'nun rakiplerinin ufak farkla ile önde olduğu görülüyor.



**MOTORLARDA CLIO AVANTAJLI**

Renault Clio motor konusunda oldukça bonkör bir otomobil. Araçta dizel ve benzinli zengin bir motor ailesi görev yapıyor. Clio'daki tek benzinli otomatik versiyonsa 1.2 litrelik hacme sahip turbo destekli ünite. Teste aldığımız otomobilimiz 1.2 litre hacminden 120 HP güç ve 190 Nm tork üreten motora sahip. EDC şanzımanlı bu modelin 100 km'deki ortalama yakıt tüketimi ise 4.4 litre olarak açıklanıyor. 9.4 saniyede 0 - 100 km/s hızlanmasını tamamlayan Clio maksimum 199 km/s'ye ulaşabiliyor.

Motor hacmi 1.0 litre olan Polo 95 HP güç ve 175 Nm tork üretiyor. 7 ileri DSG otomatik şanzımanla kombine edilen test otomobilimiz, 100 km'de ortalama 4.7 litre yakıt tüketiyor. 10.8 saniyede 0 - 100 km/s hızlanmasını bitiren Polo'nun maksimum hızı ise 187 km/s.

Fiesta da Polo gibi 1.0 litrelik motor ile karşımızda. 100 HP güç ve 170 Nm tork üreten, 6 ileri otomatik şanzımanı olan Fiesta'nın 100 km'deki ortalama yakıt tüketimi ise, 5.2 litre olarak açıklanıyor. 12.2 saniyede 0 - 100 km/s çıkan Fiesta maksimum hızı ise 180 km/s

olarak gösteriliyor.

Motorların kağıt üzerindeki verileri gösteriyor ki Clio, 200 cc'lik ilave hacmi sayesinde rakiplerinden daha iyi performans sunuyor. Ayrıca torku da daha dengeli. Polo'nun DSG şanzımanının 7 ileri oranlı olması sürüş esnasında daha fazla keyif verip, su bjektif olarak onun daha hızlı olduğunu hissetmenize neden oluyor. Fiesta ise bu üçlü içindeki en yavaş model.

YOL TUTUŞ FORD'UN İŞİ

Sıra geldi sürüş dinamikleri ve konforlarına... Bu konuda uzman tartışmasız Ford. Küçük sınıfın en iyi yol tutuş karakterli modellerinden olan Fiesta elden geçirilen yürüyen aksamı ile yine çok iddialı bir otomobil olmuş. Direksiyonun sürücüdenden gelen istekleri gecikme olmadan yola aktarması, süspansiyonun gürültülü çalışmaması ve küçük darbeleri iyi şekilde absorbe etmesi gibi detaylar hep Fiesta'nın neden yol tutuş konusunda efsaneleşmiş bir model olduğunu ortaya koyuyor.

Sıra geldi Renault Clio'ya... Küçük sınıfta olmasına rağmen bir üst sınıfın sunduğu konforu sunabilecek kadar iddialı bir model Clio. Sert ve derin çukur geçişlerine



bile son derece iyi bir şekilde kafa tutuyor. Onunla yolculuk edenlerin rahat edeceği bir araç olacağını garanti ediyor. Süspansiyon sistemi sert darbeleri emme konusunda üzerine düşen görevi başarılı bir şekilde yerine getiriyor. Bunun yanında yola sağlam basan araçlardan birisi olarak da notlarımız arasında yer aldı. Ancak elbette Fiesta kadar dinamik bir karaktere sahip değil. Clio'nun arka frenleri kampana olmasına karşılık bu üçlü içinde en iddialı fren performansına sahip. Araç birbiri ardına yapılan frenlerde bile asla izinden çıkmıyor.

Gerçekçi olmak gerekirse Polo için -sürüş açısından- küçültülmüş bir Golf diyebiliriz. Güvenli, rafine, bir miktar eğlence ve çeviklikle harmanlanmış

şekilde yol tutuş sunuyor. Aslında birçok alıcı için bu tanımlama yeterli olacaktır. Kötü zemin koşullarında bile konforlu, kontrollü ve homojen bir sürüş keyfi sunan bu amortisörler sayesinde uzun şehirlerarası yolculuklarda da, evden işe gidiş -geliş rotanızda rahat edebilirsiniz. Yol tutuş konusunda Polo kesinlikle dengeli. Yönlendirme hafif fakat doğrudan, yani aracın burnunun nereye doğru döndüğünü ve bir sonraki adımda ne olacağını anlayabiliyorsunuz. Şehir içinde veya dışında tüm yollarda dengeli ve kolay bir sürüş sunan Polo, rakibi Ford Fiesta kadar olmasa da keyifli bir sürüş sunabiliyor. Ancak Polo motorundan Clio kadar yüksek güç alamadığı için performans konusunda rakibinden geri kalıyor ve kullanım keyfi törpüleniyor.

TEKNİK VERİLER	VOLKSWAGEN POLO	FORD FIESTA	RENAULT CLİO
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/3/Benzin	Sıralı/3/Benzin	Sıralı/4/Benzin
Yerleşim Önde enlemesine	Önde enlemesine	Önde enlemesine	Önde enlemesine
Supap/eksantrik	sayısı 12/2	12/2	16/2
Motor hacmi	999 cc	998 cc	1197 cc
Maksimum güç	95 HP-5000 d/d	100 HP-6000 d/d	120 HP-4900 d/d
Maksimum tork	175 Nm-2000 d/d	170 Nm-1400 d/d	190 Nm-2000 d/d
Son hız	187 km/s	180 km/s	199 km/s
0-100 km/s hızlanma	10.8 sn	12.2 sn	9.4 sn
Şanzıman	7 ileri DSG	6 ileri otomatik	6 ileri EDC
Aktarma	Önden çekiş	Önden çekiş	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk	Hava kanallı disk/kampana	Hava kanallı disk/kampana
Lastikler	185/65 R15	195/45 R16	185/65 R15
Depo kapasitesi	40lt	42lt	45lt
Bagaj hacmi	351lt	292lt	300lt
Ağırlık	1180 kg	1206 kg	1165 kg
Tüketim (fab. ver.)	4.0/4.6/5.7	4.2/5.2/6.9	4.4/5.2/6.6 lt/100 km
Uzunluk	4053 mm	4040 mm	4062 mm
Genişli	1751 mm	1735mm	1732 mm
Yükseklik	1446 mm	1476mm	1448 mm
Aks mesafesi	2564 mm	2489mm	2589 mm
FİYAT	86.800 TL	81.500 TL	79.250 TL

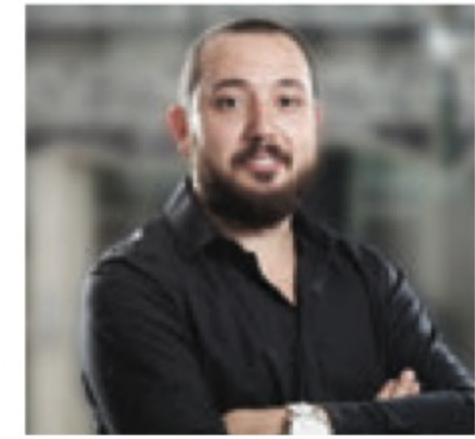
VOLKSWAGEN POLO		
DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

FORD FIESTA		
DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

RENAULT CLİO		
DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

OTO STİL TEST VERİLERİ	POLO	FIESTA	CLİO
0-100 km/s hızlanma (sn)	11.0	12.2	9.5
0-400 m (sn)	23.1	24.4	21.7
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.2	40.3	39.5
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.6	40.6	39.7
Gürültü 100 km/s (dB)	66	67	67
Test tüketimi (lt/100 km)	6.2	7.3	6.2
Menzil (km)	645	575	726

PUANLAMA	MAKSİMUM PUAN	POLO	FIESTA	CLİO
Tasarım	10	9	7	8
İç mekan	10	9	8	7
Motor	10	8	8	9
Şanzıman	10	9	7	8
Performans	10	8	6	9
Yol tutuş	10	8	9	8
Fren	10	8	8	9
Tüketim	10	8	6	8
Donanım	10	7	7	7
Fiyat	10	7	8	9
Toplam	100	81	74	81
Sonuç		1.	3.	1.



SONUÇ

Üç küçük modelin de önde olduğu farklı disiplinler var. Tasarım konusunda Polo'nun, Fiesta'dan ve Clio'dan daha çekici olduğu aşikar. Ancak ekonomi konusunda da Clio, Fiesta'dan ve Polo'dan daha üstün. İş yol tutuşu konusuna gelince işler biraz daha değişiyor. Hisli direksiyon ve sert süspansiyonların avantajını kullanan Fiesta özellikle virajlarda rakiplerinden daha güvenli bir sürüş vaat ediyor. Fiyat konusunda da Clio rakiplerinden önde. Clio ve Polo arasından seçim yapmak gerçekten zorken, Fiesta bu ikilinin gerisinde kalmaktan kurtulamıyor.



Yeni Volkswagen T-Cross bu yıl geliyor

Volkswagen, bu yıl altyapısı VW Polo ile ortak olan yeni bir model sunacak. Adının T-Cross olması planlanan ve kış testleri Finlandiya'da devam eden model T-Cross Breeze isimli konsept modelin gerçeğe dönmüş hali.

Volkswagen 2020 yılına kadar piyasaya 19 yeni SUV sunacağını açıklamıştı. Bu doğrultuda çalışmalara başlayan markanın yeni modeli T-Cross, işte bu plan çerçevesinde hazırlanmış bir model.

VW Polo platformunda yükselen küçük sınıfa ait bu Crossover, tasarım

olarak hem Polo hem de ağabeyi T-Roc modelinden izler taşıyacak. Araçta ilk etapta önden çekişli modellerin sunulacağı belirtilirken üst sportif versiyonlarda 4Motion dört tekerlekten çekiş sisteminin de olması bekleniyor. Araçta sunulacak motor ve şanzıman alternatiflerinin platform kardeşi Polo ile ortak olması neredeyse kesin gibi.

İlk kez 2016 yılında Cenevre otomobil Fuarı'nda tanıtılan T-Cross Breeze isimli üstü açık arazi aracından esinlenilerek hazırlanan model iç mekanında da yüksek değişkenlik sunacak. Küçük sınıf otomobillerdeki MPV eksikliğini de bu değişkenlikle giderecek olan T-Cross, önümüzdeki aylarda yollarda olacak.





Yeni Volkswagen Jetta Detroit Fuarı için hazır

Yeni VW Jetta Ocak ayındaki Detroit Otomobil Fuarı öncesinde ortaya çıkan görselle ana hatlarını belli etti. Önümüzdeki yıl yollarda olacak model küçük bir Arteon gibi algılansa da firmanın iddiasına göre aslında çok daha farklı bir otomobil.



Yedinci nesli ile yollara çıkmak için gün sayan VW Jetta, Detroit otomobil Fuarı'nda resmi olarak lanse edilecek. Aracın artık son hazırlıkları tamamlandı. Ortaya çıkan görselde aracın ana hatları belli oluyor. Buna göre önceki nesillerin sıkıcı ve köşeli hatlarının yeni nesilde yerini Arteon'da olduğu gibi yuvarlak ve sportif hatlara bırakacağı belli oluyor. Daha önce partnerimiz Automeia tarafından da casus fotoğrafları çekilen yeni VW Jetta eğer plarlarda bir değişiklik olmazda ülkemizde de kısa süre sonra yollarda olacak.

Araçta MQB platformunun kullanılacağı daha önce açıklanmıştı. Motorlarda da TSI versiyonlar ağırlıkta olacak. DSG ve manuel vites kutularının sunulacağı araçta üst versiyonda motor gücü de 230 HP'ye ulaşacak.



Yeni Ford Transit Connect 10 ileri otomatikle geliyor

Yeni Ford Transit Connect, Oakwood'da yeni yüzünü saklamaya çalışırken yakalandı. 2019 yılında yollarda olacak yeni model, özellikle 10 ileri vites kutusuyla rakiplerinden ayrılacak.



Aracın temel aldığı Focus önemli bir yenileme sürecine girmişken kardeş modelin farklı bir yol izlemesi beklenemezdi. Bu anlamda da yeni Ford Transit Connect kapsamlı bir yenilenmeyle 2019'da karşımıza çıkacak.

Aracın Amerika ve Avrupa versiyonları arasında önemli farklar bulunuyor. Bunların başında da kullanılan motorlar geliyor. Amerika versiyonları benzinli motora sahipken, araç Avrupa'da dizel motorlarla tercih ediliyor. Yeni nesilde bakalım bu durum değişecek mi? Şimdilik belli olan tek detay yeni nesilde sunulacak olan 10 ileri otomatik vites kutusu ile yakıt tüketiminin önemli ölçüde iyileştirildiği.

Aracın dış tasarımında ana hatların korunduğu kamuflajla bile olsa belli olurken genel olarak boyutlarda da bir değişim olmadığı fark ediliyor. Ancak kesin bilgiler için bir süre daha beklemekte fayda var. Ford sürpriz yapmayı seven bir marka olduğu için kim bilir belki Yeni Ford Transit Connect 'i Detroit Motor Show'da da görebiliriz.

Lüksün tanımı değişti



Güvenliğe verdiği önemle bilinen Volvo, XC90 ile lüks konusunda da iddiasını ortaya koyabileceğini kanıtladı.

YAZI Gürkan Gençyılmaz **FOTOĞRAFLAR** Kaan Tütüncüoğlu

Volvo artık sadece güvenlikle değil, konfor ve lüks konusunda da adının anılmasını istiyor. Bu amaçla hazırladığı 90 ailesinin SUV modeli XC90, markanın önümüzdeki dönemki yol haritasını gözler önüne seriyor.

Aracın ön tasarımı marka için yeni bir başlangıcı temsil ediyor. Büyük radyatör ızgarası aracın boyutları ile orantılı ve görünümü destekliyor. İskandinav mitolojisinin bir karakteri olan Thor'un çekicini andıran LED aydınlatmalar farların tam ortasında yer alıyor. Farların kalan kısmında da LED kullanımı dikkat çekiyor.

İç mekana geçtiğimizde kalite ve sadelik her noktada hissediliyor. Orta konsolun en üstünde müzik sisteminin merkezi hoparlörü yer alıyor. Altta ise 9.3 inçlik Sensus ekran ve yanlarında havalandırma çıkışları yer alıyor. Bu sistem hiçbir buton içermiyor, bu nedenle cömert bir alan ve modern, lüks bir iç kabin mimarisi oluşturmaya

fırsat sağlıyor. Aynı zamanda sürüş sırasında ihtiyacınız olan butonları aramadığınız için güvenliğe de pozitif etki ediyor.

XC90, 3 metreye ulaşan bir aks aralığına sahip. Bu sayede önde ve arkada fazlasıyla geniş diz mesafesi sunuyor. Baş mesafesi konusunda da sorun yaşanmıyor.

YOLDA SÜZÜLÜYOR

Test ettiğimiz XC90'da markanın D5 ismini verdiği 2 litre hacminde, turbolu bir ünite görev yapıyordu. Bu motor 4000 d/d'de 235 HP güç, 1750 d/d'de 480 Nm tork üretiyor. Motorun gücü 8 kademeli, tam otomatik bir şanzımanla tekerleklerle iletiliyor. XC90 fabrika verilerine göre 0'dan saatte 100 km/s hıza 7.8 saniyede ulaşıyor. Boyutlarına göre ekonomik olan araç ile karma parkurda ortalaması 9.2 litre tüketim elde ettik.

Aracın ağırlığının 2 tonu geçtiği düşünüldüğünde performansının yeterli olduğunu görüyoruz.

TEKNİK VERİLER	VOLVO XC90
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı /4/Dizel
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1969 cc
Maksimum güç	235 HP-4000 d/d
Maksimum tork	480 Nm-1750 d/d
Son hız	220 km/s
0-100 km/s hızlanma	7.8 sn
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Dört tekerlekten çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/ disk
Lastikler	225/55 R22
Depo kapasitesi	71 lt
Bagaj hacmi	1868 lt
Ağırlık	1997 kg
Tüketim (fab. ver.)	5.9/6.6/7.4 lt/100 km
Uzunluk	4950 mm
Genişlik	2008 mm
Yükseklik	1776 mm
Aks mesafesi	2984 mm
FİYAT	555.820 TL

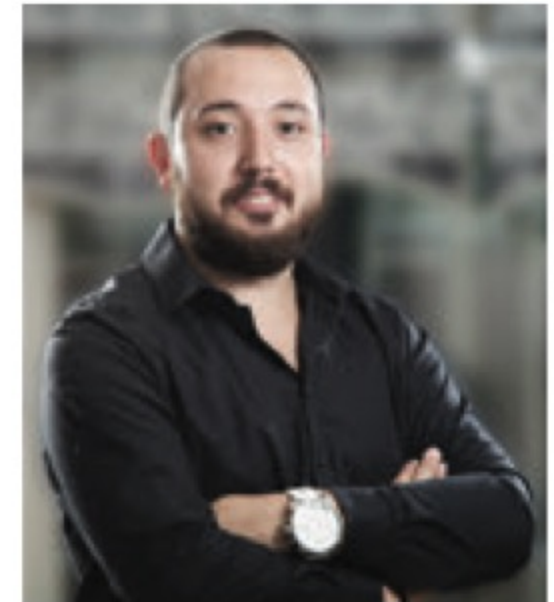
OTO STİL TEST VERİLERİ

0-100 km/s hızlanma (sn)	8.2
0-400 m (sn)	19.8
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	38.7
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	39.1
Gürültü 100 km/s (dB)	65
Test tüketimi (lt/100 km)	9.2
Menzil (km)	772

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

SONUÇ

Volvo XC90'a kusur bulmak çok zor. En fazla fiyatı yüksek diyebilirsiniz ki, sunduğu özellikler ve rakipleri göz önüne alındığında hak ettiğini de söylemek mümkün. Premium bir araç arayışıdaysanız ve üç Alman markadan sıkıldıysanız XC90 tam size göre.



OTOMOTİV DİSTRİBÜTÖRLERİ DERNEĞİ’NİN AÇIKLADIĞI SONUÇLARA GÖRE 2017 YILININ 11 AYLIK DÖNEMİNDE EN ÇOK TERCİH EDİLEN MODELLER FIAT EGEA SEDAN VE RENAULT MEGANE SEDAN OLDU. DERGİMİZİ BASKIYA VERDİĞİMİZ ARALIK AYINDA DA BENZER BİR TABLO DEVAM EDİYORDU. YANİ KARŞINIZDA ÜLKEMİZİN EN ÇOK TERCİH EDİLEN İKİ MODELİ DURUYOR. BİR YANDA KONFORU VE EKONOMİSİ İLE ÖVÜNEN RENAULT MEGANE, DİĞER YANDA İSE SATIŞ FİYATIYLA ALKIŞI HAK EDEN FIAT EGEA. SİZİN İÇİN İKİ MODELİN ÖNE ÇIKAN ÖZELLİKLERİNİ ARAŞTIRDIK.

YAZI MERT DURAN

FOTOĞRAFLAR ÖZGÜR KARAKAYA



Satış rekortmenleri karşı karşıya Filoların şampiyonu yolların kralı mı?

Satış adetlerinde zirvede olmak... Bir model için en önemli başarıdır kuşkusuz. Ancak bu durum ülkemizde biraz suiistimal ediliyor. Çünkü Avrupa ve Amerika'dan farklı olarak ülkemizde filo kullanımı öyle bir noktaya ulaştı ki binek kullanımları bazen sollar hale geldi ve satış adetleri artık başarı için tek kriter olmaktan çıktı.

Günümüzde tüketiciler bir modeli satın alırken sadece diğer tüketiciler tarafından çok tercih edilmesine bakmıyor, aracın tasarımı, bütçesine uygunluğu, ikinci eldeki popülaritesi gibi pek çok kriteri değerlendiriyor.

Eğer bu durum böyle olmasaydı ülkemizin en başarılı modelleri karşılaştırmamıza konuk olan bu iki otomobil

olacaktı. Elbette bu iki araç da çok iyi birer seçenek ancak en iyiler demek için daha önlerinde uzun bir yol var.

RENAULT TASARIM İŞİNİ ÇÖZDÜ

Fiat Egea Sedan ülkemizde üretilip dünyanın pek çok ülkesine ihraç edilen önemli bir ailenin parçası. Tek başına Egea ailesi pek çok markanın toplamından daha fazla tüketiciye ulaşmış durumda. Hem ülkemizde hem de Avrupa'da aracın sedan, station wagon ve hatchback karoserleri iyi birer satış grafiği yakalamış durumda.

Linea modelinden sonra hayatımıza giren Egea, Avrupa'da ise Tipo adıyla biliniyor. Bu aracın zengin motor gamı onun çok



KARŞILAŞTIRMA FIAT EGEA SEDAN & RENAULT MEGANE SEDAN



tercih edilmesinde kilit rol oynuyor.

Egea'nın dış tasarımında alışlagelmiş Fiat çizgilerini görmek mümkün. Abartıdan uzak gövdede açıkçası insanı heyecanlandıran bir detay da görmek pek mümkün değil. Gerek önde gerekse arkada birbiriyle uyumlu çizgiler kullanılmasına rağmen aracın alt paketini de alsanız, üst versiyonu da seçseniz tasarım çok değişmiyor.

Renault Megane ise tasarım konusunda rakibinin önünde yer alıyor. Alt donanımdan itibaren dikkat çekme konusunda daha başarılı olan Megane, üst versiyonlarda eklenen görsel eklentilerle şıklığını artırıyor.

Renault Megane da rakibi gibi 3 farklı gövde seçeneğine ve zengin motor alternatiflerine sahip. Rakibinden daha fazla pazarda satılan Megane, satış adetlerinde Avrupa'da Egea'dan daha iyi bir performans gösteriyor.

Ülkemizde ise tam tersi bir durum söz konusu. Egea Sedan Kasım sonu itibarıyla 36.983 adetlik satış başarısı

gösterdi. Renault Megane Sedan ise 33.361 adet tüketiciye ulaştı.

Her iki model de daha çok filo kullanıcıları tarafından tercih edilirken, binek kullanıcılar daha çok üst versiyonları ve özellikle otomatik vitesli modelleri satın alıyor.

Biz ise iki modelin de giriş versiyonları incelemeye aldık.

FIAT MOTORU KÜÇÜK AMA GÜÇLÜ

Fiat Egea dizel motorda 1.3 ve 1.6 litrelik versiyonlarının sahip. Baz dizel model sadece manuel şanzımanla alınabilirken 1.6 litrelik motor otomatik vites alternatifine de sahip.

1.3 litrelik kendisini uzun yıllardır kanıtlamış olan Multijet dizel motora sahip olan Egea 95 HP güç ve 200 Nm tork üretiyor. Gücünü yere 5 ileri manuel şanzımanla aktaran Egea, 100 km'de ortalama 4.1 litrelik tüketime sahip.

Renault Megane Sedan da rakibi gibi giriş dizel modelinde sadece manuel vitesle alınabiliyor. 90 HP

güç ve 220 Nm tork üreten 1.5 litrelik dCi motor da uzun yıllardır üretimde ve dayanıklılığı ile herkesin beğenisini kazanmış bir ünite. Eğer otomatik vitesli bir dizel motor isterseniz o zaman motor hacmi aynı kalırken güç 110 HP'ye ulaşıyor.

Renault kağıt üzerinde rakibinden daha fazla hacimle önde yer almasına rağmen ürettiği güç konusunda geride kalıyor. Megane rakibinden farklı olarak 6 ileri oranlı manuel şanzımana sahip olduğu için yakıt tüketimi konusunda rakibinden daha başarılı. Ayrıca şanzıman oranları ve tork üretim diyagramı da daha dengeli olduğu için Egea kadar çok vites değişikliği yapmıyorsunuz.

Güç olarak benzer olmalarına rağmen Egea, 0-100 km/s hızlanmasında rakibinden önde yer alıyor. Megane'nin 13.7 saniyelik süresi onun asıl işinin ekonomi yapmak olduğunu ortaya koyuyor.

Her iki aracın boyutları birbirine yakın olsa da iç mekanlardaki yaşam alanları

çok benzer değil. Megane daha fazla dingil mesafesi sunmasıyla iç mekanda daha fazla yaşam alanı sunarken, ferahlık hissinde de daha başarılı. Egea ise daha küçük bir model olmasına karşılık rakibinden 20 lt civarı daha fazla bagaj kapasitesi sunuyor ve bu alandaki en iyi yükleme kapasitelerinden birine sahip. Egea'nın koyu renklerle hazırlanan iç mekanı herkesin hoşuna gitmeyecektir, Megane ise bu alanda daha başarılı.

Her iki modelin malzeme ve işçilik kalitesi birbirine oldukça yakın. Fiat'ta yer yer görülen montaj hataları Megane'da daha az görülüyor. Ancak Megane'da konsolun alt kısımlarında kullanılan plastik kalitesi de Egea'dan geride kalıyor.

ALT VERSİYONLAR YOL TUTUŞTA İYİ DEĞİL

Bu tip modellerin işi ekonomi yapmak olduğu düşünülünce yol tutuş konusunda onlardan çok fazla şey beklemek doğru olmaz. Biz modellerin giriş seviyelerini karşılaştırdığımız için üst versiyonlarla bu modellerin yol



tutuş karakteri oldukça farklı.

Egea yol tutuş konusunda üst versiyonlarda oldukça başarılı bir otomobil. Ancak alt versiyonlarda kullanılan jant-lastik kombinasyonu aracın yola basmasını çok iyi sağlayamıyor. Özellikle arkadan kayma eğilimi yüksek süratle viraja girildiğinde yaşanabiliyor. ESP'nin müdahaleleri ise bu gibi durumlarda çok hızlı.

Megane Sedan'ın yol tutuşu ise rakibine kıyasla çok az bir farkla daha iyi. Aracın toplam ağırlığının da daha fazla olmasının bu duruma etkisi büyük. Megane'nin üst versiyonları virajlarda çok iyi bir performans gösterse de alt donanımlar bu konuda zayıf kalıyor. Direksiyon tepkileri de çok hızlı değil.

Her iki modelin iç mekana yansıyan gürültüleri benzer seviyede. Ancak Egea 5 ileri şanzımana sahip olması nedeniyle Megane'dan biraz daha fazla motor gürültüsünü iç mekana yansıtıyor.

FİYATLAR KARARI DEĞİŞTİREBİLİR

Her iki modelin başlangıç fiyatlarında ise önemli bir uçurum yer alıyor. Fiat Egea bu alanda rakibini adeta ezip geçiyor. 80.400 TL'lik satış fiyatı rakibi Megane'nin 111.600 TL'lik fiyatının karşısında kelepirci kalıyor. Elbette iki modelin donanımları arasında farklılıklar var ancak bu farklılık fiyat etiketindeki 30 bin TL'lik uçurumu önemsiz kılmaya yetecek kadar yüksek değil.

TEKNİK VERİLER	FİAT EGEA SEDAN	RENAULT MEGANE SEDAN
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4	Sıralı/4
Yerleşim	Önde enlemesine	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2	8/1
Motor hacmi	1248 cc	1461 cc
Maksimum güç	95 HP-4000 d/d	90 HP-4000 d/d
Maksimum tork	200 Nm-1500 d/d	220 Nm-1750 d/d
Son hız	180 km/s	176 km/s
0-100 km/s hızlanma	11.7 sn	13.7 sn
Şanzıman	5 ileri manuel	6 ileri manuel
Aktarma	Önden çekiş	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/kampana	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	205/55 R16	205/55 R16
Depo kapasitesi	45 lt	49 lt
Bagaj hacmi	520 lt	503 lt
Ağırlık	1205 kg	1395 kg
Tüketim (fab. ver.)	3.5/4.1/5.2 lt/100 km	3.5/3.7/4.1 lt/100 km
Uzunluk	4532 mm	4632 mm
Genişlik	1792 mm	1814 mm
Yükseklik	1497 mm	1443 mm
Aks mesafesi	2637 mm	2711 mm
FİYAT	80.400 TL	111.600 TL

OTOSTİL TEST VERİLERİ	FİAT EGEA SEDAN	RENAULT MEGANE SEDAN
0-100 km/s hızlanma (sn)	11.8	13.9
0-400 m (sn)	21.3	23.4
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.3	39.6
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.9	40.0
Gürültü 100 km/s (dB)	67	66
Test tüketimi (lt/100 km)	5.1	4.9
Menzil (km)	882	1000

FİAT EGEA SEDAN		
DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun	👍	
Mert Duran		👎
Gürkan Gençyılmaz	👍	

RENAULT MEGANE SEDAN		
DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun	👍	
Mert Duran	👍	
Gürkan Gençyılmaz		👎

SONUÇ

Türkiye'nin en çok tercih edilen iki modelinin zorlu sınavında kazanan küçük bir farkla Renault oldu. Fiat iç mekan ve şanzıman konusunda rakibinden geri kalsa da ondan daha performanslı bir model. Ancak günümüzün en önemli satın alma kriteri olan fiyat konusunda rakibine havlu attırması ise pek çok tüketici için satın almak açısından yeterli bir sebep olacaktır.



PUANLAMA	MAKSİMUM PUAN	EGEA SEDAN	MEGANE SEDAN
Tasarım	10	8	9
İç mekan	10	7	9
Motor	10	8	7
Şanzıman	10	7	9
Performans	10	9	7
Yol tutuş	10	7	8
Fren	10	7	8
Tüketim	10	7	8
Donanım	10	7	8
Fiyat	10	9	5
Toplam	100	76	78
SONUÇ		2.	1.

Fiat Punto EuroNCAP'ten sıfır aldı tarihe geçti

Fiat'ın ilk kez 2005 yılında yollarla buluşturduğu model olan Punto, EuroNCAP tarafından yapılan çarpışma testinden 0 yıldız alarak bugüne kadarki en kötü sonuca imza attı. Teste alınan pek çok otomobil içinden en kötü sonuçları alanların başında Alfa Romeo Giulietta, DS3, Ford C-Max, Kia Stonic, Opel Karl ve Suzuki Swift yer aldı.

Fiat'ın ilk kez 2005 yılında yollarla buluşturduğu model olan Punto, EuroNCAP tarafından yapılan çarpışma testinden 0 yıldız alarak bugüne kadarki en kötü sonuca imza attı. Teste alınan pek çok otomobil içinden en kötü sonuçları alanların başında Alfa Romeo Giulietta, DS3, Ford C-Max, Kia Stonic, Opel Karl ve Suzuki Swift oldu.

Dünyanın en saygın araç güvenliği değerlendirme kuruluşlarından olan EuroNCAP, yıl bitmeden büyük sürprizlerle dolu son değerlendirme raporunu yayınladı. Pek çok aracın dahil olduğu bu raporda bazı modeller elde ettikleri sonuçlarla tam bir hayal kırıklığı yarattı. Özellikle Fiat Punto aldığı 0 yıldızla güvenlik konusunda yetersiz bir otomobil olduğunu ortaya koydu.



Fiat Punto

Testin en büyük kaybedeni olan Fiat Punto, hem yeterli korumayı sunmadığı hem de başta otonom acil fren sistemi gibi teknolojilere sahip olmaması nedeniyle bu sonucun sahibi oldu. Yetişkin korumasında %51 gibi oldukça düşük bir başarı elde eden Punto, çocuk korumasında %43, yaya güvenliğinde ise %52 başarılı oldu. Ancak araçta elektronik yardımcılar olmamasından ötürü bu disiplinden de 0 aldı.



Ford C-Max

Ailelerin sevgilisi olan Ford C-Max ve 7 kişilik kardeşi Grand C-Max, girdiği çarpışma testinden 3 yıldız alarak büyük bir sürpriz yaptı. Aracın aldığı darbeler sonucu yetişkin korumasında %76 başarı sağladığı belirtilirken sahip olduğu elektronik yardımcılar nedeniyle sadece %29 almaya hak kazandığı belirtildi.





DS3

Tasarımıyla yollarda bakışları üzerine çeken DS3, konu güvenlik olduğunda ne yazık ki beklentileri karşılayamıyor. Çocuk güvenliği konusunda çok başarılı olamayan model elektronik yardımcılar konusunda da eksikleri olan bir otomobil.

Alfa Romeo Giulietta

Artık eskimeye başlayan Alfa Romeo Giulietta, bunun sonucunda güncel güvenlik gereksinimlerini de karşılamakta zorlandı. Aracın sahip olduğu güvenlik donanımları ona %25 başarı getirdi bu da 3 yıldız almasına neden oldu.



Kia Stonic

Hyundai Kona'nın ikiz kardeş olan Kia Stonic, standart versiyonla 3 yıldız almaya hak kazandı, aracın güvenlik paketli versiyonu ise 5 yıldız aldı.



Opel Karl

Küçük Opel bu kez yutacağından büyük lokmayı ısırmış gibi görünüyor ki 3 yıldız almaya hak kazandı.



Toyota Aygo

Yolların en küçük otomobillerinden olan Aygo ne yazık ki güvenlik konusunda becerikli değil. Aracın standart versiyonu 3 yıldız alırken güvenlik paketli model 4 yıldız alabildi.





ÜNİVERSİTELİNİN EN BÜYÜK ŞANSI “ERASMUS”

EMRE KARA

HER ŞEY DAHİL

emre@otostil.com

twitter.com/emrekara_e

instagram/emrekara_e

Bir yılı daha iyisiyle kötüsüyle geride bıraktık. Öncelikle 2017'nin ileride sadece güzellikleriyle hatırlayacağınız, 2018'in ise hayallerinizde şekillendirdiğiniz gibi bir yıl olmasını dilerim.

Son beş yıldır yurtdışında eğitim programlarına olan ilgi çok arttı. Ocak ayının gelmesiyle pek çok öğrenciyi Erasmus'a gitme heyecanı sarmaya başladı. Erasmus; Avrupa'daki üniversiteleri birbirleriyle işbirliği yapmaya teşvik eden bir Avrupa Birliği programıdır. Öğretim kurumlarının ortak projeler üretmeleri, kısa süreli öğrenci ve akademik personel değişimi yapabilmeleri için karşılıksız mali destek sağlamaktadır. Program ismini Hollandalı bilim adamı Erasmus'tan almıştır. Bu programla Türkiye'deki öğrenciler kendi üniversitelerinin Avrupa'da anlaşmalı olduğu okullardan birinde bir ya da iki dönem öğrenci olma şansını elde eder.

ERASMUS'A GİDİNCE NE YAPILMALI, NE YAPILMAMALI?

Bu öğrenciden öğrenciye fark gösteren bir durum. Fakat Erasmus her şeyden önce uluslararası bir kültür programıdır. Erasmus programına dahil olan öğrenci her gün ders çalışmak yerine ucuz uçak bileti kovalayıp ülke ülke gezmeli, farklı milletlerden dostluklar edinmeli, bol bol parti ve etkinliklere katılmalıdır. Altan ders kalacaksa kalsın, nasıl olsa geri dönünce halledilir ☺

Ben 2012'de Berlin'de 9 ay Erasmus için kaldım. Orada iyi ilişkiler kurduğum İspanyol, Rus, İngiliz, Alman, Fransız derken onlarca arkadaşım hala aktif iletişim içerisindeyim. Geçen aylarda Londra'ya geldiğimi gören Erasmus'tan Polonyalı arkadaşım Artur, kalktı yanıma geldi. Hatta Artur yine Erasmus'tan İskoç bir arkadaşımız Sofija ile yıllar sonra evlilik yolunda. Geçen yıl Erasmus'tan pek çok arkadaşım Berlin'de yeniden birleşip tatil yaptık. Bunlar çok kıymetli ve zor kazanılan şeyler.

Her şey bu kadar güllük gülistanlık değil tabii ki... 20'li yaşlarında bir gencin kendi ülkesinden uzak ayakta durma çabası hayata atılan en sağlam adımlardan biri. Elde sadece belirli miktarda bir hibe var ve öğrenci o hibeyle kalabileceği uygun bir yurt odası, ulaşım ve yemek giderlerini karşılayıp arttırabildiği parasıyla da sosyal etkinliklerde yer alıyor. Bazı öğrenciler yurt dışında yaşamaya daha çabuk adapte olabiliyorken, bazıları da homesick denen ev özlemi çekip hemen geri dönmek isteyebiliyor. Arada pasaport, vize, kabul mektubu, ders seçimi, konaklama, ulaşım, oturum izni, sigorta gibi külfetli uğraşları olsa da yıllar sonra bile Erasmus yapan öğrenci askerlik anıları gibi hala Erasmus anılarını etrafındakilere anlatacak. Bu tecrübe hayatın uzun yıllar önemli bir köşesinde duracak. İş hayatından özel hayata kadar pek çok faydası olacak anlayacağınız. Hadi bu dönem Erasmus fırsatını kaçıran üniversite öğrencileri, sizi bahar döneminde Avrupa'nın güzel şehirlerinde görmek istiyorum...



Yeni Jeep Cherokee

Detroit Fuarı'nda tanıtılacak

Jeep, yeni Cherokee modelinin görsellerini Detroit Fuarı'ndan önce servis etti ve aracın tasarımının nasıl görüneceği konusundaki belirsizliği ortadan kaldırdı. Yeni Jeep Cherokee 'yi 2018 Mart ayında yollarda görebileceğiz.

Jeep, yeni Cherokee modelinin görsellerini Detroit Fuarı'ndan önce servis etti ve aracın tasarımının nasıl görüneceği konusundaki belirsizliği ortadan kaldırdı. Yeni Jeep Cherokee 'yi 2018 Mart ayında yollarda görebileceğiz.

Daha önceki far tasarımından kurtularak daha dinamik görünen tekli farı kullanmaya başlayan Jeep Cherokee, Compass modeli ile benzer çizgilere kavuşmuş. Aracın daha önceki nesillerindeki biraz sönük ve ağır kalan tasarımı yeni nesilde yerini sportif hatlara bırakmış.

Jeep henüz bu modelde hangi motorları kullanacağını açıklamadı. Bu nedenle pek çok spekülasyon ortada dolaşıyor. Ancak Jeep'in risk almayı sevmeyen bir marka olduğunu biliyoruz. Bu nedenle de çok radikal değişiklikler olması pek muhtemel değil.

Araçtaki en radikal değişimler dış tasarımda yaşanmış. Çamurluklar şişik görünmesine karşılık köşeli bir tasarıma sahip. Kapılardaki omuz çizgisini andıran şişkin tasarım da sportifliği destekliyor. Arka kısımda ise iki adet egzoz çıkışına yer verilirken stoplar gövdeye kıyasla küçük tasarlanmış. Burada sanki biraz Japon modellerini andıran bir tasarıma yer verildiği belli oluyor.

Aracın iç mekanında ise yine ortak parçaların yoğun olarak kullanıldığı belli oluyor.

Detroit Motor Show ile birlikte resmi tanıtımı yapılacak olan Yeni Jeep Cherokee fuar ile birlikte satışa sunulacak. Ancak ülkelere göre aracın satış tarihi değişiklikler gösterecek. Mart ayında modelin Avrupa'da olması bekleniyor.





Accent ile yollarımızı ayırdık

Hyundai Accent Blue ile yolculuğumuz son buldu. Ondan ayrılmak gerçekten zor geldi. Yaklaşık 6 ay boyunca kullandığımız Accent ondan ayrılırken artık yorulduğunu belli eder hale gelmişti.

YAZI MERT DURAN FOTOĞRAFLAR KAAN TÜTÜNCÜOĞLU

Türkiye'nin Yerli Otomobil Dergisi olarak sizlerden sıklıkla karşılaştığımız ikinci el ve kullanılmış otomobil test talepleri doğrultusunda Renault Megane Sedan, Hyundai i20 ve Accent Blue ile yaptığımız testlerde şimdi ayrılık sırası Accent'e geldi.

Onunla yaklaşık 18 bin km yol kat ettik ve bu süre zarfında farklı pek çok yerde ve koşulda onunla vakit geçirdik.

Hyundai Accent Blue ilk güne kıyasla yaşam alanında çok fazla olmasa da deformelere sahip olmaya başladı. Düğme ve şalterlerde herhangi bir sorun olmazken koltuk ve döşemelerin oldukça kirlendiği belli oldu.

Biz her ne kadar mümkün mertebe aracı temiz tutmaya çalışsak da döşemelerin yapısı kırı tutmaya müsait.

Buna karşılık direksiyon simidi ve vites kolunda deformasyon olmamasını çok sevdik. Sileceklerin ise artık değişmesi mecburdu. Ancak tüm bu sorunlar önemsiz ve 50 bin km'de beklediğimiz yıpranmalar.

Sürüş karakteri açısından aldığı darbelerde ufak bir artış olduğunu gördük. Derin çukur geçişleri yaşam alanına biraz fazla yansıyor ama bu durumun yaşanmasının önemli nedeni yollarımızın bol çukurlu olması. Kilometreleri arka arkaya geride bıraktığımız dönemde çukur darbelerini biraz daha fazla hissetmeye başladık.

Süspansiyon sisteminde biraz yorgunluk gözlemledik. Anlaşılan amortisörler bir miktar eskimeye başlamış. Ayrıca artık aracın da iyi bir rot balansına da girmesi gerekiyor. Kış lastikleri değişimi yaptırırken bu işlemi de gerçekleştireceğiz.

Sürüş güvenliği açısından ilk günkü performansını biraz gerisinde. Frenlerin yavaş yavaş bitmeye yakın olduğunu ve lastiklerin değişim zamanının geldiğini gördük. Aydınlatma elemanlarında herhangi bir değişim olmadan yoluna

devam etti. Ancak farlarda kirlilik gözlemledik ve aydınlatma konusunda temizliğe ihtiyaç var.

Yakıt tüketimi açısından teslim aldığımız zaman 6.8 litre gibi bir tüketim sonucu vardı. Km'leri birbirini ardına geride bırakırken Hyundai Accent'in ideal vites devirlerini de daha iyi anlamaya başladığımız için tüketim rakamlarını da aşağı çekmeyi başardık. Accent artık 100 km'de ortalama 5,4 lt yakıt tüketirken, otoyol kullanımlarında bu değeri 5 lt/100 km'ye kadar düşürdü.

Sıfırdan teste başladık

Kullanılmış otomobil testlerine devam ediyoruz. Ancak bu kez biraz farklı bir durum söz konusu. Şirketimiz bünyesine aldığımız iki Nissan Micra ile 4 farklı kullanıcı her ay size araçlardaki değişimleri farklı gözlerle aktaracak.

YAZI MERT DURAN

FOTOĞRAFLAR KAAAN TÜTÜNCÜOĞLU

Küçük sınıf artık tartışmasız çok popüler. Büyüyen boyutlar, genişleyen iç mekan ve artan donanımların etkisiyle daha önce kompakt sınıftan araç alanların çoğu otomobillerini yenilerken artık küçük sınıfa yöneliyor.

Buradan hareketle biz de şirketimize 2 araç satın almaya karar verdiğimizde tercihimizi küçük sınıftan yana kullandık ve Nissan Micra'da karar kıldık. Bu araçları henüz ne kadar süre kullanacağımızı netleştirmedik, sanırım bu konuda biraz suyu akışına bırakacağız.

Nissan Micra yurtdışında yenilenmiş olsa da ülkemizde hala eski nesli ile satılıyor. Çünkü aracın satış rakamları oldukça yüksek ve Nissan Türkiye yetkilileri haklı olarak işleyen sistemi bozmak istemiyorlar. Bu kararın tüketici açısından önemi ise Micra'nın satış fiyatının rakiplerine kıyasla bir hayli düşük kalması.... Pek çok rakibi 80-90 bin TL'lik fiyat etiketin sahip olsa da Micra onlardan kayda değer biçimde

ucuz. Eğer yeni nesil ithal edilirse bu fark da hiç kuşku yok ki kapanacaktır.

Nissan Micra'nın tasarımı kabul etmek gerekir ki biraz kadınsı. Ancak ilk nesillerdeki haliyle kıyaslandığında değişimi hemen fark ediyorsunuz. Eğer kırmızı gibi ilk anda göze çarpan bir renk seçmezseniz bu aracı erkekler de rahatça kullanabilir, yollarda pek çok erkeğin bu aracı tercih ettiğini unutmayın.

Araçta 1.2 litrelik benzinli motor yer alıyor. 80 HP gibi mütevazı güç üreten motorun manuel ve CVT şanzıman seçenekleri var. Biz tercihimizi CVT'den yana kullandık. Bu vites kutusu trafikte yorulmanızın önüne geçiyor. Elbette performans isteklerini bu birliktelikle bir kenara koymakta fayda var, zira Micra'nın işi performans değil.

Sıfır km'de başladığımız testte yaklaşık 15 günde 1500 km'yi geride bıraktık. İlk günlerde 9.2 lt düzeyinde olan tüketim şu anda 8.2 lt seviyesine kadar geriledi. Diğer otomobilimizin odometresi henüz 600 km'de ve o da



tüketimi 8,5 lt'ye kadar çekti. Görünen o ki Micra ilerleyen km'lerde tüketimini çok daha aşağı çekecek.

Aracın küçük boyutlarına karşılık sunduğu iç mekan genişliği sizi şaşırtıyor. Açıkçası ekibimizin neredeyse tamamı iri insanlardan oluşmasına rağmen 4 kişi hiç sıkışmadan yolculuk yapabiliyor. Bagaj da derinliği ile başarılı ve hacmi yeterli.

Yeni bir otomobil olmasından ötürü henüz iç mekanda rahatsız edici bir tıkırtı vs yokken, malzeme kalitesi birkaç nokta dışında kullanıcı beklentilerini karşılayabiliyor.

İlerleyen günlerde aracın km'sinin artması ve ekipteki diğer arkadaşların da araçları kullanmaya başlamasıyla Micra'larımızı zorlu bir mücadele bekliyor.

Nissan Micra Garantiler

2 yıl ya da 60.000 km'ye kadar araçların garanti süresi içinde gerek malzeme ve işçilik, gerekse montaj hatalarından dolayı arızalanması halinde, işçilik masrafı, değişen parça bedeli ya da başka herhangi bir ad altında hiçbir ücret talep edilmeksizin Nissan Yetkili Servisleri'nde onarımı yapılıyor. Nissan araçları binek otomobillerde 2 yıl/60.000 km, ticari araçlarda 2 yıl/100.000 km garanti kapsamında olup; ayrıca Nissan Otomotiv A.Ş., aracın ilk satış tarihinden itibaren başlamak üzere 3 yıl/100.000 km süresince Nissan Kalite Güvencesi ile işçilik ya da malzeme hatası sonucu üretimden kaynaklanabilecek problemlerin ücretsiz onarımını garanti ediyor.



Çöl Kaplanı efsanesi devam ediyor

Land Rover Discovery tamamen yenilenen tasarımı ve yeni altyapısıyla Defender modelinden doğan boşluğu doldurup her türlü arazide ilerlemek için kolları sıvadı.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR ÖZGÜR KARAKAYA

Land Rover Discovery'nin yolculuğu 1989 yılında başladı. Dördüncü jenerasyonuna da 2009 yılında kavuşan araç, 2014 yılında 25. yıla özel versiyon ile karşımıza çıktı. 5. neslin ayak sesleri olan bu değişim sonunda yeni nesil kendini gösterdi ve Land Rover Discovery şimdiki hali ile karşımıza çıktı. Önceki modele göre 99 mm uzayan, 6 mm yükselen ve genişlikte aynı kalan araç, dingil mesafesinde de 38 mm artış yaşamış.

HEYBETLİ GÖVDESİ BİR DAHA BAKTIRIYOR

Land Rover Discovery'in tasarımına baktığımızda, burun tasarımı yana doğru çekilen gergin çizgileri hareket hissi yaratıyor. Merkezdeki ızgara, inceliği ve yumuşak alt köşeleri ile

fark yaratıyor. Hava girişinin üzerini örten ve ızgarayı meydana getiren metal kollar, yarım altıgen desenleri ile sportif bir görüntü oluştururken, koyu renkleri ile siyah zeminde kayboluyor. Çıkık ilerleyen burun, sağlam bir çeneye kavuşmuş. Dik duruşları ile yüksekliği vurgulayan açıklıklar, suratın gerginliğini vurgularken sportif bir hava da yaratıyor.

Farların güçlü yönlendirmesi ile varılan yan cephe, tasarım öğelerinin büyüklüğü ve sadeliği ile dikkat çekiyor. Arka cama bitişik görünen üçüncü parça yan cam, arka kapıya yaklaşırken yükselen alt kenarı ile sonlanıyor. İki cam grubu arasındaki gövde rengi şerit, bir ayraç işlevi görüyor, aracın fazla uzun görünmesini engellerken akılda kalıcı bir tasarım detayı olarak beğenimi kazandı.



İÇ MEKAN ŞAŞIRTTI

Discovery'in iç mekanı sade görüntüsü ile beğeni kazanıyor. Ancak açıkçası bu alanda daha fazla teknolojik öğe; belki de Velar gibi farklı ekranlar kullanılmasını beklerdik. Zira aracın satış fiyatı düşünüldüğünde bu isteği aracı alanlar da talep edecektir.

Orta konsolun düz şekli de düzen hissi yaratarak kabinin hacmine dikkat çekiyor. Dikdörtgen havalandırma çıkışları ile başlayan konsol, iki yanından girişlerle yatay konsola uzanıyor.

Geniş multimedia ekranı devamında havalandırma kontrolleri geliyor. InControl Touch Pro multimedia sistemi geniş 10 inç dokunmatik ekran ile geliyor. Ekran orta konsolda yüksekte konumlandırılmış. Bu sayede düğmelerin sayısı azaltılarak fonksiyonlar ekrana entegre edilmiş. Sistem iOS ve Android desteği, 14 hoparlörlü Meridian ses sistemi, subwoofer, 3G Wi-Fi ve 9 USB soketi iç mekanı farklı kılma görevini üstlenmiş.

Aracın büyük boyutlu

olması iç mekandaki yaşam alanının da ferah olmasını sağlamış. 7 kişinin rahatlıkla yolculuk yapabildiği Discovery buna karşılık işçilik ve montaj hatalarına sahip olmasıyla beni çok şaşırttı. Örneğin torpidonun veya CD çaların açılma düğmelerine çok sert bassanız bile iki alanın açılmasında sıkıntılar yaşanması bu araca yakışmıyor.

BU MOTOR AVRUPA İÇİN

Land Rover Discovery aslında zengin bir motor ailesine sahip. Ancak ülkemizde ve Avrupa'da bu araç 2.0 litrelik dizel motorla tercih ediliyor. Amerika ve Orta Doğu ülkelerinde ise model güçlü benzinli motorlarla popüler. Ülkemizde satışa sunulan 2.0 litrelik dizel motor 180 veya 240 HP'lik güç alternatiflerine sahip. 240 HP'lik motor 500 Nm tor üretirken gücünü yere 8 ileri otomatik şanzımanla aktarıyor. Fabrika verilerine göre bu kombinasyon 0 - 100 km/s hızlanmasını 8.3 saniyede tamamlarken, ortalama 6.4 litrelik tüketim değerine ve 207 km/s'lik maksimum hıza sahip. Biz testimiz boyunca tüketimi 10 litrenin altına indirmekte zorlandık. Aracın büyük boyutları, dört tekerlekten çekiş sistemi gibi özellikler dikkate alındığında bu değer pek çok kişi için kabul edilebilir.

Alt devirlerden gücünü hissettiren Land Rover Discovery üst devirlere çıkıldığı zaman ise kesintisiz güç üretmesiyle sedan

modelleri kışkırtan bir performansa sahip. Aracın yol tutuş özellikleri çok başarılı. Asfalt üzerinde sorunsuz ilerleyen Discovery büyük jantları nedeniyle zaman zaman arka koltukta zıplamalara neden olsa da genel olarak konfor anlamında sorunsuz bir model. Direksiyonu tepkimeleri de gecikmesiz yola aktarıyor ve bu sayede performanslı kullanımlar sorun olmuyor.

Her Land Rover modeli gibi Discovery de off-road genleriyle inşa edilmiş. Gelişmiş bir süspansiyon mimarisi ve hıza bağlı elektrik takviyeli direksiyon ile her türlü arazi koşuluna uyum sağlayabiliyor. Gelişmiş All-Terrain Progress Control (ATPC) sayesinde Discovery, 34 derecelik yaklaşma açısına sahip. Defender modelini artık yollarda göremiyoruz. Discovery de bu boşluğu geliştirmiş arazi özellikleri ile doldurmak için bu alanda büyük gelişmeler göstermiş.

Discovery'nin heybetli gövdesi ne yazık ki dar alanlarda sürücünün işini zorlaştırıyor. Aracın görüş açıları çok başarılı değil, ayrıca dönüş çapı da fazla. Bu nedenle dar sokaklardan Discovery çok hoşlanmıyor.

Oldukça zengin donanımına sahip olan Discovery'de tüketicilere zengin opsiyonel aksesuarlar da sunuluyor. Ancak elbette bu donanımlar için istenen bedel hiç de ucuz değil. Aracın en üst paketli modeli standart hali ile 157 bin Euro iken, test aracımız 169 bin Euro'luk fiyat etiketine sahipti.



TEKNİK VERİLER	LAND ROVER DISCOVERY
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı /4/Dizel
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1999 cc
Maksimum güç	240 HP-4000 d/d
Maksimum tork	500 Nm-1500 d/d
Son hız	207 km/s
0-100 km/s hızlanma	8.3 sn
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	Dört tekerden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/ disk
Lastikler	225/55 R21
Depo kapasitesi	77 lt
Bagaj hacmi	1231 lt
Ağırlık	2184 kg
Tüketim (fab. ver.)	5.6/6.4/7.7 lt/100 km
Uzunluk	4970 mm
Genişlik	2220 mm
Yükseklik	1888 mm
Aks mesafesi	2923 mm
FİYAT	169.470 EURO

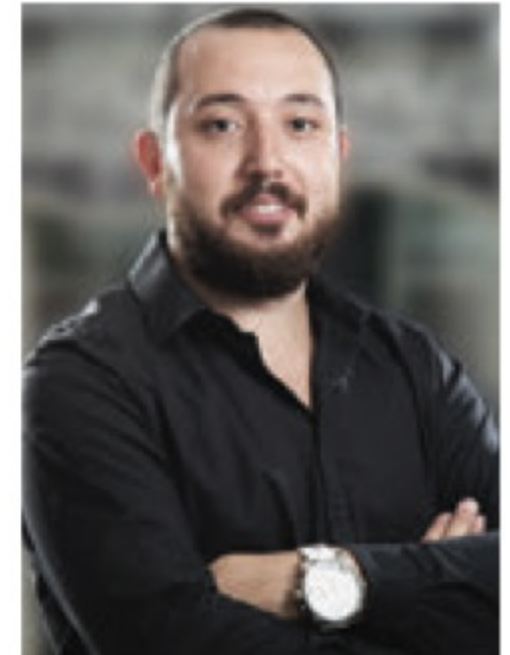
OTO STİL TEST VERİLERİ

0-100 km/s hızlanma (sn)	8.8
0-400 m (sn)	20.9
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.6
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	40.8
Gürültü 100 km/s (dB)	66
Test tüketimi (lt/100 km)	10.0
Menzil (km)	770

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

SONUÇ

Arazi araçları konusunda eskilere dayanan bilgi ve tecrübesi bulunan Land Rover, Discovery'nin yeni neslinin hem daha konforlu hem de arazide daha başarılı olması için çok mesai harcamış. Sonuç başarılı olsa da bu fiyat etiketine daha fazlasını sunanlar olduğunu unutmamak gerek.



Ön yargıları kırsa kopup gidecek

Ülkemizde hakkı yenen markaların başında yer alan Mazda, makyajladığı CX-5 modelinde pek çok noktada iyileştirmeye gitmiş. Ancak markanın tüketicilerin gözünde hala ön yargıları olması modelin işini zorlaştırıyor.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR ÖZGÜR KARAKAYA

Mazda 90'lı yıllardaki popüleritesini bir türlü yeniden yakalayamıyor. Farklı sınıftan pek çok iddialı modeli olmasına karşılık Türk tüketiciler artık Mazda'ya mesafeli davranıyor. Öyle ki bazı Mazda modelleri rakiplerinden çok daha uygun fiyatlı satılmasına karşılık, tüketiciler nezdinde talep görmüyor. Mazda CX-5 de işte böyle bir model.

KALP ÇALAN BAKIŞLARI VAR

Mazda CX-5'in tasarımında geriye doğru uzanmış farlar göze çarpıyor. Kaput üzerinden ön ızgaraya uzanan hatlar otomobilin dinamik

bir duruşa kavuşmasını sağlamış. Büyük bir arma şeklindeki ızgara ortaya konumlandırılmış. Bu ızgarayı büyük marka logosu ve ince bir çizgi halinde ızgaranın alt kısmını saran krom çita süslemiş. Tamponun alt bölümü gövdeden farklı renkte olan bir detayla süslemiş. Bu plastik detay tekerlek kemelerinden kapı altlarına kadar uzanarak bütünlük sağlamış. Yan bölümde ağırlıklı olarak oval hatlar göze çarpıyor. Su dalgasını andıran tasarım detayları akıcı bir görselin oluşmasını sağlamış. 19 inçlik jantlar otomobilin sportif karakterini ön plana çıkarıyor.

Mazda CX-5'in arka bölümüne baktığımızda



ise, bolca kıvrım ve keskin hatların yer aldığı bir tasarım bizleri karşılıyor. Ön farlar gibi stoplar da yana doğru uzanıyor. Arka tamponun alt bölümünün gövdeden farklı renkte oluşu aracın arazi karakterini yansıtmasının yanı sıra iki yandan egzoz ile otomobilin sportif duruşunu destekliyor. Aracın boyutlarına baktığımızda ise Mazda CX-5 4550 mm uzunluğa, 1840 mm genişliğe, 1680 mm

yüksekliğe ve 2700 mm dingil mesafesine sahip.

KONFOR ONUN EN İYİ BİLDİĞİ ŞEY

CX-5 tüm yeni Mazda modellerinde görmeye başladığımız kokpit tasarımıyla bize merhaba diyor. Dört kollu deri direksiyon simidi krom detay ile şık görünüyor. Krom detaylara kapı kollarında ve cam kontrol tuşlarının





hemen yanında da rastlamak mümkün. Direksiyon üzerindeki tuşlar ile otomobilin ergonomi sıkıntısı kalmamış. Mazda tasarımcılar, otomobilin havalandırma kanallarına kaliteli görünen krom çerçeveler ekleyerek daha şık bir görüntü kazandırmışlar.

Ön konsolda 5.8 inçlik dokunmatik bir ekrana yer verilmiş. Başlangıç donanımından itibaren standart sunulan bu ekran müzik sistemi, yol bilgisayarı ve navigasyon gibi özelliklere sahip. Vitesi "R" konumuna aldığınızda bu ekran geri park kamerası da olarak kullanılabilir. Bose müzik sistemi de otomobilin içinde keyifli dakikalar geçirmeniz için elinden geleni yapıyor. 5.8 inçlik bu ekran el freninin yanına konumlandırılan joystick ile de kontrol edilebiliyor.

Klima sisteminin kullanılması kolay ancak ekranının parlak plastik kaplı olması bu alana ışık düştüğünde ayarların görünmesini engelliyor. Vites önünde arkasında ve kapı kenarlarında sunulan küçük eşya gözleri yeterli. İç hacim konusunda da Mazda CX-5 misafirlerine yeterli bir alan sunuyor.

Gerek önde gerekse arkadaki diz ve baş mesafesi beklentileri karşılıyor. Ancak arka koltukta daha fazlasını sunan rakipler olduğu da bir gerçek.

Vergi kurbanı motor Mazda CX-5, 2.0 litre Skyactiv-G motora sahip. Yüksek sıkıştırma oranına sahip bu motor daha az yakıt ile size daha fazla güç üretme amacıyla geliştirilmiş. Mazda CX-5, 6000 d/d'de 160 HP

güç, 4000 d/d'de ise 208 Nm tork üretiyor. Sürekli dört tekerlekten çekişli olan Mazda CX-5, 0-100 km/s hızlanmasını 10.7 saniyede tamamlarken maksimum 179 km/s hıza ulaşıyor. 1482 kg ağırlığındaki test aracımızın fabrika verisi ortalama tüketimi 6.6 litre olarak belirlenmiş. Bizim karma parkurda yaptığımız 600 km testler sonucunda elde ettiğimiz değer ise 7.5 litre oldu.

Skyactiv-G teknoloji motor size tatminkar bir performans sağlıyor. Alt devirlerde de canlı kalabilen motor üst devirlerde gerçek gücünü gösteriyor. CX-5'in motor ile şanzıman uyumu gayet iyi ve geçişleri sarsıntısız. Ancak otomatik vitesten sıkıldınız ve manuel kullanmak istediniz zaman aynı performansı alamıyorsunuz. Manuel kullanım modunda vites geçişleri fazla sarsıntılı oluyor.

Mazda CX-5'de orta sertlikte süspansiyonlara yer verilmiş. Aracın sert şasi yapısı bir SUV'dan çok sedan kullanıyormuşsunuz hissi yaşıyor. Gövde gereksiz salınımlarda bulunmuyor ve direksiyon tepkileri yeterince iyi. Bu doğrultuda virajlarda başarılı bir performans gösteren model limitleri zorlandığında ise önden kayma yaşıyor. Ancak bu durumdan korkmanıza gerek yok. ESP sistemi anında devreye girerek tehlikeyi engelliyor. Ses yalıtımı konusunda da başarılı olan model sadece üst devirlerde motor sesini kabin içine yansıtıyor. 19 inçlik jantlar nedeniyle arka koltuğa ise beklendiği gibi biraz fazla darbe yansıyor.

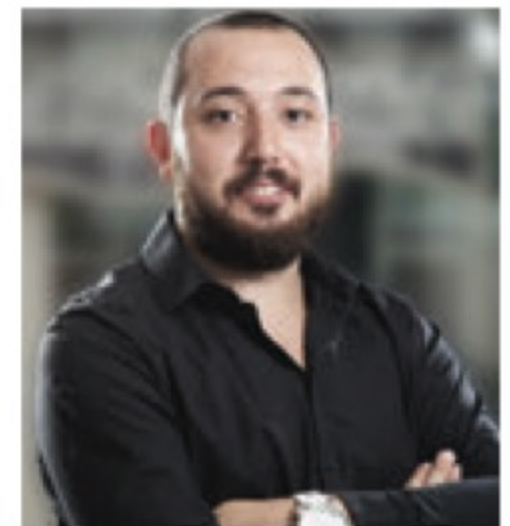
TEKNİK VERİLER	MAZDA CX-5
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı /4/Benzin
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2
Motor hacmi	1998 cc
Maksimum güç	160 HP-6000 d/d
Maksimum tork	208 Nm-4000 d/d
Son hız	179 km/s
0-100 km/s hızlanma	10.7 sn
Şanzıman	6 ileri otomatik
Aktarma	Dört tekerlekten çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/ disk
Lastikler	225/55 R19
Depo kapasitesi	58 lt
Bagaj hacmi	506 lt
Ağırlık	1482 kg
Tüketim (fab. ver.)	5.8/6.6/8.0 lt/100 km
Uzunluk	4550 mm
Genişlik	1840 mm
Yükseklik	1680 mm
Aks mesafesi	2700 mm
FİYAT	194.750 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	10.9
0-400 m (sn)	21.8
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	39.6
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	39.8
Gürültü 100 km/s (dB)	67
Test tüketimi (lt/100 km)	7.5
Menzil (km)	773

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

SONUÇ

CX-5, neredeyse tüm Mazda modelleri gibi iyi görünüyor ve kullanıcıyı etkiliyor. İç mekan kalitesi yüksek. Bence olumsuz tek tarafı tüketici gözünde Mazda'nın 1990'lı yıllardaki değerini koruyamaması ve insanların bu markaya mesafeli davranması. Aslında CX-5 günlük hayata bütün beklentilerinizi rahatlıkla karşılayabilen bir model.





Gelecek geldi

Geldi geliyor, oldu olmadı derken elektrikli otomobiller işte karşımızda. Renault'nun ZOE modeli bu sınıfa öylesine iddialı bir giriş yaptı ki elektrikli araçlar hakkındaki tüm ön yargıları da bir seferde kırmayı başardı.

YAZI GÜRKAN GENÇYILMAZ FOTOĞRAFLAR KAAN TÜTÜNCÜOĞLU

Renault ZOE, elektrik motorlu ulaşımın herkes için ulaşılabilir olduğu yeni bir çağın başlangıcını müjdeleyen model oldu. ZOE, hem otomotiv endüstrisi hem de Renault için ileriye doğru atılmış büyük bir adımı temsil ediyor. Söz konusu araç Renault'nun elektrik motorlu araçlar konusundaki uzmanlığını makul fiyata sunulan kompakt ve çekici bir tasarımla bir araya getirdi.

GAMZELERİ DİKKAT ÇEKİYOR

Elektrikli otomobiller, tıpkı motorlarıyla olduğu gibi dış tasarımları ile de farklı ve yenilikçi olmalı. Renault ZOE, birçok açıdan olduğu gibi tasarım açısından da beklentileri fazlasıyla karşılıyor. Renault Clio altyapısı kullansa da, ZOE tam bir konsept otomobil gibi görünüyor.

Renault, ZOE modelini doğadan ilham alarak tasarlamış. Ön tasarımı mavi

detaylı çekik Bi-Xenon ön farlar şık görünüyor. Hemen altında yer alan gündüz farları da ZOE'nin gamzeleri olarak göze çarpıyor.

TAM BİR AİLE OTOMOBİLİ

Zoe'nin iç mekanına baktığımızda ise, ferah bir yaşam alanı sunuyor. Öndeki alan oldukça geniş ve sıkıntısız. Orta konsol Clio'dan alınmış ve ufak tefek farklılıklarla adapte edilmiş. Çevresi mavi LED'lerle süslenen elektronik klimanın kumandaları anlaşılır ve kolay kullanılıyor. Orta konsolda bulunan multimedya sistemine ev sahipliği yapan dokunmatik ekrandan birçok menüye erişebiliyorsunuz. Otomobilin elektrik akımı, tüketim bilgisi gibi verilere ulaşılırken, klimanın sakinleştirici, hava temizleyici ya da iyonlaştırıcı özellikleri ayarlanabiliyor. Hatta dışarıdaki hava kalitesi analiz edilebiliyorsunuz.

Tamamen dijital olan gösterge panelinin en solunda aracın şarj durumunu yüzde olarak gösteren bir pil işareti

bulunuyor. Aracın kalan şarj ile ne kadar daha yol kat edebileceği, hız göstergesi ve kilometre bilgileri yer alıyor. Bu gösterge panelini birkaç farklı tema seçeneği ile kullanmak da mümkün. Vites topuzu yanındaki Eco düğmesiyle, fren enerjisi geri kazanımı desteği artırılabilir ve ısı yönetim sistemi devreye giriyor.

Koltukların altında 22 kWh lityum-iyon piller yer alıyor. Bu yüzden koltuklarda yükseklik ayarı yapılamıyor ancak yüksekliği iyi ayarlanmış ZOE'nin koltuklarında buna ihtiyaç duymuyorsunuz.

Arka koltuklarda oturan yolcular için de yeterli diz ve baş mesafesi sunuluyor. Yuvarlak hatları nedeniyle dışarıdan ufak görünen ZOE, içeride ise geniş diz ve baş mesafeleri ile sürpriz yapıyor.

SESSİZ MOTORA DİKKAT

ZOE elektrikli motoru ile ürettiği 90 HP gücü, tek ileri vitesli şanzımanı ile ön tekerleklere aktarıyor.





Geleneksel benzinli ve dizel motorlu otomobillerden farklı olarak Renault ZOE, kalkıştan itibaren 220 Nm tork üretiyor. Renault ZOE, 0-100 km/s hızlanmasını 13.5 saniyede tamamlarken maksimum hızı ise 135 km/s olarak açıklanıyor. Tabii bu hıza çıkmak için orta konsolda yer alan ECO butonunu kapatmanız gerekiyor. Renault, ZOE'nin tam şarj ile 400 km yol gidebileceğini belirtiyor. Testimiz esnasında da gördük ki bu iddialı menzile ulaşmak için biraz dikkatli davranmak yeterli, bu menzil ulaşamayacak bir değer değil. ZOE 0 şarjdan %100 şarja 2.5 saate doluyor ki bu çok başarılı bir süre. Ayağınızı gazdan çektiğinizde ya da frene bastığınızda, gösterge panelinde bir şarj işareti görüyorsunuz. Örneğin otoyolda 80 km/s hızla giderken 100 km menziliniz varsa, ayağınızı gazdan çektiğinizde bu menzil elektrik motorunu şarj ederek 110 km'ye yükselebiliyor. Yine aynı hız ve menzilde fren yaptığınızda ise elektrik motor daha hızlı şarj oluyor ve menziliniz 120 hatta 130 km civarına çıkabiliyor.

Renault ZOE'nin süspansiyon sistemi, gerek konfor, gerekse yol tutuş beklentilerini karşılayacak şekilde orta sertlikte ayarlanmış. Direksiyon sistemi, yumuşak yapısı sayesinde şehir içinde pratiklik sağlarken, direkt yapısıyla da sevindiriyor.

Elektrikli motorun sesi, düşük hızlarda yayaların güvenliği için akustik özelliğe sahip. Fakat hız yükseldikçe bu ses de azalıyor ve otomobilde motor sesi duymak imkansız hale geliyor. Başarılı yalıtım sayesinde rüzgar ve lastik gürültüleri de olabildiğince azaltılmış ve gerçekten huzurlu bir ortam yaratılmış.

Bu araç elektrikli motoru ve pilleri nedeniyle hiç de hafif değil. 1400 kg'yi aşan boş ağırlığı nedeniyle ZOE yere oldukça sağlam basıyor. Ancak aracın genelinde ekonomi odaklı bir yapı olduğu için performanslı bir kullanım elbette beklememek gerekiyor. Sakin kalındığı sürece tüm yapması gerekenleri eksiksiz yerine getiren ZOE, bir şehir otomobilinden beklenen ne varsa sunuyor.

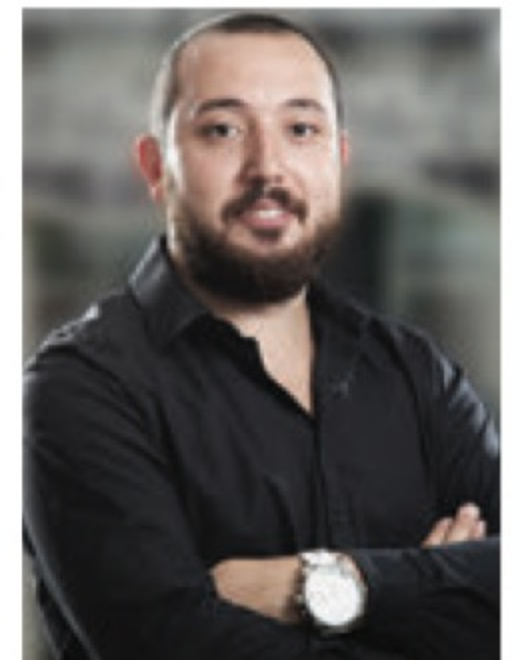
TEKNİK VERİLER	RENAULT ZOE
Motor (tip/silindir sayısı)	Elektrik
Yerleşim	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	-
Motor hacmi	-
Maksimum güç	90 HP
Maksimum tork	220 Nm
Son hız	135 km/s
0-100 km/s hızlanma	13.5 sn
Şanzıman	Tek vites
Aktarma	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/ disk
Lastikler	225/45 R17
Pil kapasitesi	22 kW/s
Bagaj hacmi	338 lt
Ağırlık	1480 kg
Menzil (fab. ver.)	400 km
Uzunluk	4084 mm
Genişlik	1730 mm
Yükseklik	1562 mm
Aks mesafesi	2588 mm
FİYAT	129.900 TL

OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	14.1
0-400 m (sn)	Ölçülemedi
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	38.1
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	38.3
Gürültü 100 km/s (dB)	63
Test tüketimi (km)	-
Ulaşılan menzil (km)	300

DEĞERLENDİRME	BEĞENDİ	BEĞENMEDİ
Murat Tosun		
Mert Duran		
Gürkan Gençyılmaz		

SONUÇ

ZOE'ye, şehir içi-şehir dışı kullanılacak bir aile otomobilinden çok, hafta içi işe gidip gelmek için kullanılmaya daha uygun bir otomobil. Bir bütün olarak bakıldığında ZOE, gerçekten amacına hizmet eden başarılı bir otomobil olsa da gündelik hayatta yaşanacak sıkıntılar, başarısına gölge düşürebilir.



Motorsporlarının kalbi İzmit'te atıyor

Pirelli başarılı bir sezonun tamamlanmasını İzmit'teki tesislerinin kapılarını açarak kutladı. Türkiye'deki "Şampiyonların Fabrikası", İtalyan Pirelli'nin motorsporları aktivitelerinin kalbinde yer alıyor. Markanın dünya çapında GT'den tek tip serilere kadar katıldığı 460 motorsporları şampiyonasının pek çoğu için lastikler Türkiye'de üretiliyor.



Motorsporlarında başarılı bir yılı daha tamamlayan Pirelli, küresel rekabette 110. sezonunun finalini İzmit'teki "şampiyonların fabrikasının" kapılarını açarak kutluyor. Pirelli'nin 1960 yılında İzmit'te kurduğu fabrika, Türkiye'deki ilk lastik üretim tesisiydi. Fabrika, 2007'den bu yana motorsporları için lastik üretiyor ve bu rakam her yıl 403 farklı türde yarış lastiğine ulaşıyor. Fabrikanın 20.000 m² büyüklüğündeki ek tesisinde 250'den fazla çalışan sadece yarış lastikleri üretiminde görev yapıyor.

İzmit'teki "Şampiyonların Fabrikası", Pirelli'nin Milano'daki araştırma ve geliştirme birimiyle birlikte İtalyan şirketinin motorsporları programında çok önemli bir rol oynuyor. Sürekli gelişimden ilham alarak otomotiv üreticileri ve takımlarla yakın işbirliği içinde çalışan Pirelli, motorsporları dünyasının en önemli lastik şirketi olarak biliniyor.

SÜPER SPORCULAR PIRELLİ KULLANIYOR

İzmit'te üretilen motorsporları

lastikleri için Pirelli'nin Milano'daki araştırma ve geliştirme birimi tarafından gerçekleştirilen simülasyon, hamur ve yapı modelleri esas alınıyor. Teknolojinin yanı sıra Pirelli'nin yol lastiklerini tanımlayan 'mükemmel uyum' (perfect fit) felsefesi de paylaşılarak her müşterinin farklı beklentilerine ve koşullarına uyacak terzi işi üretim yaklaşımı benimseniyor. Bunların tümü Pirelli'nin prestij ve süper otomobil segmentinde (yaklaşık yüzde 50 pazar payıyla) tartışmasız liderliğine katkıda bulunuyor.

İngilizcede 'grand touring' kelimelerini temsil eden GT, Pirelli'nin motorsporları mirasının temel parçalarından birini oluştururken bu lastiklerin pek çoğu İstanbul'a yaklaşık 100 kilometre mesafedeki İzmit'te üretiliyor. Bu yarışların zirvesinde yer alan ve dünyanın en önemli GT3 otomobil yarışı olan Blancpain GT Series Şampiyonası'nda 2017 yılı boyunca sadece Pirelli lastikler kullanıldı.

Orijinal ekipman olarak Pirelli lastiklerini kullanan dünyanın en

prestijli otomotiv üreticilerinin katıldığı GT yarışları, Pirelli için önemli bir test alanı oluyor. Görünüm olarak yol otomobili muadillerine benzeyen süper otomobillerin kullanıldığı bu yarışlar, yol ve pist ilişkisini vurgulamaları açısından da önemli.

460 ŞAMPİYONADA PIRELLİ VAR

Pirelli, 2017 yılında iki ve dört çeker araçlara yönelik 460 şampiyonanın tedarikçiliğini üstlendi. Yılda yaklaşık 1200 yarışı kapsayan bu 460 şampiyonanın 157 pist serisi ve 69 ralli serisi olarak toplam 226'sı otomobillerle koşuldu.

Her sene yeni seriler eklemeye devam eden Pirelli bir süre önce yaptığı bir açıklamayla 2018 yılında yeniden Dünya Ralli Şampiyonası'na döneceğini duyurmuştu. Şampiyonanın



ilk kez başladığı 1973 yılından itibaren lastik sağlayan Pirelli, yıllar içinde 25 şampiyonluk unvanı ve 181 ralli kazandı.

Marka, gelecek yıldan itibaren Dünya Gençler Ralli Şampiyonası'nın tek lastik tedarikçisi olacak. Pirelli, daha önce 16 yaşındaki Oliver Solberg ve 17 yaşındaki Kalle Rovanpera gibi genç ralli yeteneklerinin çıkışına yardımcı olmuştur. En yeni nesil Pirelli WRC lastiklerinin tamamı İzmit Fabrikası'nda üretilecek. Pirelli açısından yılın en büyük motorsporları etkinliği olan ve Blancpain GT Series kapsamında en çok öne çıkan Spa 24 Hours yarışında kullanılan lastikler de İzmit'te üretiliyor. Bu yılki yarışa getirilen 13.000 lastik 24 tır ile taşındı ve 80 kişilik bir ekip, maksimum kapasitede her 14 saniyede bir lastik takmayı başarmış.



Metrobüste değil ama dolmuşta görülebilirim

Paramparça dizisindeki atarlı ergen Ozan olarak hayatımıza girdi. Şimdi ise reyting rekorları kıran Kırkın Çiçekler'in yakışıklı komiseri olarak evlerimize girdi. Atarlı giderli derken röportaj çekimlerini gerçekleştirdiğimiz Karaköy Kapı Bar'dan içeriye adeta ekibin bir parçası kadar sıcak, çekimler bitince 'hadi bir şeyler yemiyor muyuz yorulduk yahu' diyecek kadar tatlı, komik ve 'atarsız' Burak Tozkoparan ile şahane bir röportaj gerçekleştirdik.

RÖPORTAJ: EVA AKSU
FOTOĞRAFLAR: EMRE YUNUSOĞLU
STYLING: BAŞAK İLKER HIZLI-MOW.AGENCY
SAÇ: AKIN ÜNAL
ASİSTAN: HAKAN YILDIRIM





Diziyle başlayalım. Evin ergen çocuğundan komiserliğe terfi etmek nasıl bir duygu? Her şeyden önce oyunculuk kariyerim için çok güzel bir adım olduğunu düşünüyorum çünkü bambaşka bir karakteri canlandırmaya çalışıyorum. Bu sayede farklı deneyimler yaşıyorum. Oyuncululuğumun daha farklı bir boyut aldığına, geliştiğine inanıyorum. Paramparça’da oynadığım Ozan’dan sonra ister istemez farklı bir karakterle izleyici karşısına çıkmak istiyordum. Komiser Ali benim hayalini kurduğum karakterle birebir aynı olmasa da benzer noktaları çok fazla, bu nedenle fazlasıyla mutluyum.

Kırgın Çiçekler büyüdüğü mahallede çekiliyormuş. ‘Biz senin kısa pantolonlu hallerini bilirdik’ durumları yaşıyor mu? Var mı ilginç olaylar?

Bu olay gerçekten bana kaderin bir cilvesi gibi geliyor. Geçen gün baskın sahnesi çekmek için bir evdeydik, mekanın sahibi abi gelip bana “sen Avni’nin oğlu değil misin” dedi. Sonradan öğrendim ki o adam babamın yıllarca birlikte iş yaptığı biriymiş. Lise yıllarımda çekirdek-kola takıldığım yerlerin karşı kaldırımında artık mesleğimi yapıyorum. Lisemin önünden yürüyerek sete gidiyorum. Kuzenlerimle yolda karşılaşıyorum. Kırgın Çiçekler’in okul sahnelerinin çekildiği yer de halihazırda eğitim aldığım okul. Hatta geçen bir sahne de okuldaki green box sınıfında çekildi. Tesadüfler bitmiyor. Açıkçası ben de şaşkınlıkla izliyorum.

Paramparça ekibi ile görüşüyor musun? Kalıcı dostluklar kurabildin mi?

Paramparça benim için gerçek anlamda bir aileydi, tabii ki birçok arkadaşım ile iletişimim devam ediyor ve hayatımın sonuna kadar da devam edeceğini düşünüyorum, özellikle Civan Abi’nin (Canova) ve reji ekibinin yeri bende ayrı. ☺

Toplu taşıma kullanıyor musun? Metrobüste sana denk gelip ‘Biraz ilerler misiniz’ deme ihtimalimiz yüzde kaç? Genelde araba kullanıyorum ama dolmuşta görülme ihtimalim yüzde 95 ☺

“ANA KUZUSUYUM”

Annenle olan bağını biliyoruz. Ana kuzusu musun? Aile senin için ne demek? Onlarla birlikte mi yaşıyorsun? E tabii bayağı ana kuzusuyum, ailenin anlamı çok derin, gerçekten süslü püslü şeyler söyleyemem ama aile her şeydir benim için.

Ünlü olduktan sonra arkadaş ortamın değişti mi?

Asla! Halen aynı arkadaşlarımla, aynı etkinliklere devam.



Ekranada soğuk bir ifaden var. Ama normalde fazlasıyla sıcakkanlı, samimi ve eğlencelisin. Komedi yapmak ister miydin?

Çok isterdim, hatta komik bir Laz çocuğu oynamayı çok isterim; biz Laz olduğumuz için şivesi olan bir ailede büyüdüm dolayısıyla böyle bir rolün altından kolaylıkla kalkabileceğime inanıyorum.

Ufukta sinema var mı?

Büyük konuşmamak lazım ama bir aksilik olmazsa bu yaz bir filmde oynayacağım.

FANLARIM SAYESİNDE GÜÇLÜ HİSSEDİYORUM

Malum hepimiz fanlarla yatıp kalkıyoruz. Seninkilerin de maşallahı var. Aranız nasıl? Onlarla ilgili ilginç bir anı ve iletmek istediğin mesaj?

İyi ki varlar, onlar olmasa hiçbir anlamım yok. Sayelerinde daha iyi yerlere geliyorum. Destekleri hep benimle olur umarım, elimden geldiğince onlarla iletişim kurmaya çalışıyorum. Sosyal medya aracılığıyla ve gerçek hayatta onların verdiği destekler sayesinde kendimi çok mutlu ve güçlü hissediyorum. Hepsini çok çok seviyorum.

PEK ÇALIŞKAN SAYILMAM Okulla aran nasıl?

Ortalama bir öğrenciyimdir, tembel asla değilim ama çalışkan da sayılmam. Oyunculuğa başladıktan sonra vakit bulamadığım için okulu dondurma kararı aldım.

Olmazsa olmaz 3 şey?

Davulum, bilekliğim ve telefonum.

DAVUL ÇALMADAN GÜNÜ TAMAMLAYAMIYORUM

Takıntıların var mı?

Takıntı diyemem ama evin bir köşesinde küçük bir stüdyom var. Orada biraz gitar ve davul çalmadan günü tamamlayamıyorum.

Günlük hayatta en tahammül edemediğin şey?

Son günlerde çok başıma geliyor, matkap sesiyle uyanmak artık katlanılmaz bir hal aldı.

Gözünü açar açmaz ilk yaptığın şey ne?

Tabii ki müzik açmak.

Hayatında biri var mı? Olsa da söylemez misin?

Şu an yok, olduğunda zaten saklamıyorum.

Hiç reddedildin mi?

Evet tabii ki. Reddedilmeyen erkek mi varmış?!

Lamborghini'nin SUV modeli Urus uzun bir bekleyişin ardından nihayet gün yüzüne çıktı. 650 HP'lik motorla donatılan Urus, süper spor otomobilleri geride bırakan bir performansa sahip. Aracın maksimum hızı 305 km/s iken, 0-100 km/s hızlanması için 3.6 saniyeye ihtiyaç duyuyor. Sizce de bu kadarı fazla değil mi?



Lamborghini Urus 2018'de Türkiye'ye geliyor



Lamborghini'nin ilk SUV modeli olarak çoğu yerde açıklanmasına rağmen aslında markanın bu sınıftaki ikinci temsilcisi olan Urus, atası LM002 gibi temelde bir arazi aracı ile spor otomobilin melezi. LM002 1986-1993 yılları arasında üretilmiş ve 301 kişinin garajını süslemiş bir modeldi. Araçta Countach modelinde de kullanılan V12 motor yer alıyordu.

Urus ise nispeten daha mütevazı bir motora sahip. Yani en azından silindir sayısı olarak atasının gerisinde. Urus v8 motora sahip. Ancak aracın 4.0 litrelik V8 motoru 650 HP güç üretiyor. Bu da onu yolların en güçlü SUV'larından biri yapmaya yetiyor. Ancak Urus sadece güçlü değil, aynı zamanda çok da performanslı. Lamborghini'nin açıklamasına göre dört tekerlekten çekişli bu model 305 km/s maksimum hıza ulaşabiliyor. Aracın



0-100 km/s hızlanması için gereken süre ise 3.6 saniye. Motordan gelen torksa 850 Nm.

Bir başka inanılmaz rakamsa aracın frenlerinde kendini gösteriyor. Markanın iddiasına göre Urus, 100 km/s'de fren yapıldığında sadece 33,7 metrede duruyor ve bunu karbon seramik frenlerine borçlu.

Urus altyapısını Bentley Bentayga, Audi Q7 ve Porsche Cayenne'in MLB platformundan alıyor. Araçta bu nedenle ortak parçaların sayısı hiç de az değil. Buna karşılık ruhu tamamen farklı. Onun hedefi yerden yüksek bir USV olmasına karşılık istenildiğinde pistte de rekorlar kırmak. Görünen o ki bunu da başaracak.

Aracın iç mekanı ise konfor odaklı SUV modellerin aksine spor otomobilleri andıran bir tarza sahip. Genel Lamborghini çizgilerini barındıran orta konsolda tüm detaylarda yüksek kaliteli malzeme



ve işçiliğe yer verilmiş. Aracın Avrupa'daki vergiler hariç 171.429 Euro'luk fiyatı da bu nedenle hiç de ucuz değil.

2018'de yollarda olması planlanan Urus'un ilerleyen dönemlerde hibrit versiyonun da olacağı açıklandı. Ancak şu anda herkes bu modelin

performansını merak ettiği için daha ekonomik ve çevreci hibrit model ilgi çekmiyor. Urus ülkemize de ithal edilecek. Ancak aracın sınırlı üretim miktarı ve Amerika ile Ortadoğu'daki yüksek talep nedeniyle şimdiden teslimler için uzun kuyruklar oluşmaya başlamış bile.



DS 7 Crossback 2018 2.çeyrekte Türkiye'de

DS'in en büyük modeli DS 7 Crossback ismiyle 2018 2. çeyrekte ülkemizde satışa sunulacak.

Yeni nesil DS modellerinin ilki olan DS 7 Crossback, tasarım, teknoloji, konfor ve güvenlik özellikleriyle dikkat çekiyor.

Aracın detayları daha proje aşamasında netleştirilmiş. Buna göre 2014 yılı sonunda boyutlar 4.57 metre uzunluk, 1.89 metre genişlik ve 1.62 metre yükseklik olarak belirlenmiş. İlk prototipler ise 2016 yılının Haziran ayında üretim bandından inmeye başlamış. 2017 Cenevre Otomobil Fuarı'nda ilk kez sergilenen araç aldığı olumlu tepkilerden sonra da satışa sunulur hale geldi.

Yeni model, DS satış noktalarının yanında dijital olarak müşterilere ulaşmayı hedefleyen markanın sanal gerçeklikle modellerini oluşturabildiği

yenilikçi bir yöntem aracılığıyla pazarlanıyor.

DS, "Sadece Siz" programı kapsamında, kiralarak ürün gamını yakından tanıma imkanı sunan DS Rent veya farklı hizmet çözümleri sunan MyDS uygulaması da dahil olmak üzere geniş bir hizmet yelpazesi de sunuyor.

Avrupa ve Çin'de üretilen model, markanın faal olduğu tüm pazarlarda satışa sunulacak. DS Automobiles'in global SUV modeli DS 7 Crossback, gelecek yılın ikinci çeyreğinde Türkiye'de satışa sunulacak.

Modelin plug-in hybrid versiyonu da bulunurken, DS Automobiles 2025 yılına kadar satışlarının 3'te 1'inden fazlasının elektrikli ya da plug-in



hybrid versiyonlardan oluşacağını tahmin ediyor.

DS 7, Inspiration DS Bastille, Inspiration DS Performance Line, Inspiration DS Rivoli, Inspiration DS Opera ve 2019 yılında devreye alınacak olan E-Tense 4X4 plug-in hybrid versiyonuyla birlikte lanse edilecek olan Inspiration DS Faubourg olmak üzere beş farklı donanım paketiyle satışa sun

Aracın giriş seviyesinde 130 HP güç üreten BlueHDI dizel motor altı vitesli manuel şanzımanla kombine edilirken, tüm motorlarda EAT6 şanzımanın yerini alan EAT8 tam otomatik vites kutusu da satın alınabilecek. Modelde bir de 180 HP güç üreten dizel motor sunulacakken benzinli motorların gücü 180 ve 225 HP olarak açıklandı.





8 Serisi efsanesi kaldığı yerden devam ediyor

8 Serisi efsanesi kaldığı yerden devam ediyor
BMW, yaşlanan 6 Serisi'nin yerini alacak olan 8 Serisi'nin son hazırlıklarını tamamlamak üzere. Daha önce de objektiflere takılan model bu kez abartılı ve hatlarını belli etmeyen bir kamuflaj yerine çizgilerini belli eden bir kostüm giymiş halde Automeia'nın objektiflerine yakalandı.

BMW 1999 yılında 8 Serisi'nin üretimini durdurduğunda bu sınıfta büyük bir boşluk oluşmuştu. Üretilen 6 Serisi bu boşluğu doldurmaya çalışmış olsa da 8 Serisi gibi bir ikon olmayı başaramamıştı.

Şimdi ise modelin tekrar üretime girmesini bekleyen büyük bir kitle var. Elbette bu aracı satın almak yine çok kolay olmayacak ancak onun yollarda olmasını bilmek bile güzel bir duygu.

Bu büyük Gran Coupe bu kez öncüsünden farklı olarak turbo destekli motorlardan güç alacak. Aracın değişen motor teknolojisi göz önüne alındığında çok daha güçlü ancak yakıt ekonomisi açısından daha başarılı olacağı da bir gerçek. BMW'nin yeni nesil motorları ve 8 ileri otomatik şanzımanı ile kombine edilecek olan 8 Serisi, arkadan itişli olacak. Modelin xDrive versiyonu da olacak ve bu dört tekerlekten çekiş sistemi bazı modellerde standart olarak sunulacak.

Aracın altyapısında 7 Serisi'nin temeli kullanılacak. Bu sayede bu büyük coupe yolcularına oldukça ferah bir yaşam alanı sunacak. 4 koltuklu tasarlanan aracın arkasında da büyük bir yükleme alanı olacak.

Fotoğrafları çekilen modelin arkasında 2 egzoz çıkışı olması test edilen aracın M8 olmadığını da ortaya koyuyor. Daha önce 4 egzoz çıkışlı versiyon da yakalanmış ve M8'in üretileceği açıklanmıştı.

Önümüzdeki yıl satışa sunulacak olan BMW 8 Serisi bakalım Gran Coupe'ler içinde zirvenin sahibi olabilecek mi?





Yeni Mercedes CLS Mart'ta yollarda

Mercedes'in 4 kapılı ilk coupe modeli CLS'nin 3. nesli Los Angeles Motor Show'da tanıtıldı. Araç için şimdiden siparişler toplanmaya başladı ve yeni Mercedes CLS Mart'ta yollarda olacak.

A racın ana hatlarında önceki modellerden izler korunurken, bir şekilde size yenilendiğini de hissettiriyor. CLS'nin yeni yüzünde daha keskin farlar ve büyük ızgara kullanılırken hatların akıcı şekilde ilerlemesi sağlanmış. Aracın profilinde önemli bir değişiklik yapılmazken arka kısımda coupe etkisini daha öne çıkaran bagaj kapağı ve eğimli arka cama yer verilmiş. Aracın arka kısmında E Coupe ile benzerlikler görmek mümkün. Stoplarda da yine farlarla uyumlu keskin çizgiler kullanılmış.

En önemli farkların iç mekanda yaşandığı CLS'de markanın yeni kullanmaya başladığı kokpit tasarımına yer verilmiş. Büyük iki ekranın tek panel altında toplandığı orta konsolda geçtiğimiz günlerde tanıtılan A Serisi'nde de kullanılacak olan çizgilere yer verilmiş. Havalandırma kanalları ve gösterge paneli diğer modellerle ortak.

Pek çok parçada eski nesille benzerliklerin olduğu CLS'nin iç mekanındaki yaşam alanı ise büyüme kaydetmiş. Yeni tasarlanan koltuklar ve ilk kez sunulan arkadaki 3 koltuk sayesinde CLS gerçek anlamda 5 kişilik bir model halini almış. Arkada sunulan bagaj kapasitesi ise 520 litre ile oldukça cömert.



Sürüş yardımcıları konusunda bonkör olan yeni model yarı otonom sürüşü destekliyor. Ağabeyi S Serisi ile bu konuda rekabet edebilen CLS'de aktif ve pasif güvenlik elemanlarının sayısı da artırılmış.

CLS'de motorlar da değişimden nasibini almış durumda. Şu anda tüm modelleri 4 tekerlekten çekiş sistemini de sunan CLS, 9 ileri otomatik şanzımanla alınabiliyor.

Şimdilik 6 silindirli motorlarla donatılan otomobilde CLS 350 d isimli dizel motor başlangıç modeli olacak. 2925 cc'lik model 286 HP güç üretiyor. Daha güçlü versiyonun adı ise CLS 400 d ve aynı motor bu versiyonda 340 HP güç üretiyor. Tek benzinli motor seçeneği 2999 cc'lik CLS 450 ise 367 HP güç üretiyor. Bu motor seçeneğinde 48 voltluk yardımcı bir sistem de kullanılıyor. Araca ilave 250 Nm tork ve 22 HP sağlayan elektrikli motor sayesinde CLS 450 100 km'de ortalama 7.5 litrelik tüketim değeri sunuyor.





Yeni BMW M3 2019'da yollarda olacak

BMW yeni 3 Serisi'ni hazırlıyor. Ancak 3 Serisi ile birlikte M GmbH destekli M3 için de çalışmalar tüm hızıyla devam ediyor. Yeni BMW M3 2019 yılında yollarda olacak.

Daha önce 3 Serisi'nin kamuflajlı hali fotoğraflara yakalanmıştı. Şimdi ise ailenin sportif ve haşarı çocuğu M3 için de çalışmaların son geldiği belli oluyor. Bu aracın M3 olduğunu ortaya koyan en büyük detaysa kısa süre önce tanıtılan M4

GTS modelindeki jantları kullanması.

G20 kasa kodlu yeni 3 Serisi Bu yıl bayilerde olacak. Ancak sportif kardeş için 1 yıl daha beklemek ve 2019 yılının hemen gelmesini ümit etmekten başka yol yok.

Yeni neslinde motor gücünün 450-500 HP arasında olacağı konusunda

pek çok farklı kaynağın yayınladığı bilgilere göre M3 bu kez safkan performansın yanında daha çok konfor sunacak. Mercedes-AMG'nin konfor meraklıları tarafından daha fazla tercih edilmesi nedeniyle BMW bu tarz bir değişikliğe gitmeye karar vermiş.





Kraliçe Juke öldü karşınızda kral Kicks

Nissan, kompakt crossover segmentindeki yeni temsilcisi Kicks'in Kuzey Amerika lansmanını Los Angeles Otomobil Fuarında gerçekleştirdi. Nissan Intelligent Mobility ve Akıllı Çevre Görüş Sistemi ile donatılan Nissan Kicks, Haziran 2018'de Kuzey Amerika pazarındaki yerini alacak.

Nissan'ın satış rakamlarını artırmasında büyük rol oynayan Juke modeli her ne kadar kısa süre önce makyajlanarak daha dinamik bir yüze kavuşsa da ilerleyen günlerde ona elveda diyeceğiz. Nissan Kicks, Juke'un yerini alacak ve Qashqai ile birlikte markanın satış rakamlarında başı çekecek.

Şişkin çamurlukları, yüksek tavanlı mimarisi ve yüksek omuz çizgisiyle Juke modeline benzer bir tasarıma sahip olan Kicks V formu ızgara, bumerang formuna sahip ön far ve stop lambalarına sahip. Standart olarak Akıllı Otomatik Far (I-AH) ve isteğe bağlı olarak LED farlarla donatılan modelde farklı gövde renkleri dışında beş adet çift renk uygulaması bulunuyor.

Araç coupe formundaki tavan çizgisine karşılık geniş bir arka koltuk oturma alanı dışında, sınıfının en geniş bagajlarından birine sahip olduğu belirtiliyor. İç mekanda dikkatleri üzerine çekense 7 inç büyüklüğündeki renkli ekran. Söz konusu ekran akıllı telefon entegrasyonu için yaygın olarak kullanılan Apple CarPlay ve Android Auto ara yüzlerine sahip güncel bir bilgi ve eğlence sistemini bünyesinde barındırıyor.

Yeni Nissan Kicks 1,6 litre hacimli dört silindirli benzinli motorla satışa sunulacak. Silindir başına dört supap ve değişken supap zamanlaması gibi teknolojilere sahip olan motor 125 HP güç ve 155 Nm tork üretiyor. Yakıt verimliliğini destekleyen X-Tronic otomatik şanzımanla kombine edilen ve gücünü ön aksa aktaran motor 7,1 lt/100 km yakıt tüketiyor.





BMW i8 Roadster Mayıs'ta kumaş tavanla geliyor

BMW'nin hibrit spor otomobili i8, coupe versiyondan sonra roadster karoser seçeneğine de kavuştu. Yeni BMW i8 Roadster Mayıs'ta geliyor ve ülkemize de ithal edilecek.

BMW i8'in üstünü açarken sadece ona kumaş bir tavan eklememiş, aynı zamanda aracın pillerinde de değişikliğe gitmiş. Yeni modelin pil kapasitesi ve sunduğu menzil i8'in ilk lanse edildiği zamana kıyasla daha başarılı.

i8 Roadster 15 saniyede açılan ve 50 km/s'ye kadar çalışabilen elektrikli kumaş tavana sahip. Bu aracın coupe kardeşiyle olan en büyük farkı. 2 kişilik modelde 1.5 litrelik 3 silindirli turbo destekli bir motor ve ona eşlik eden elektrikli güç ünitesi yer alıyor. Aracın toplam ürettiği güç 374 HP iken 0-100 km/s hızlanması 4,6 saniyede tamamlanıyor. 250 km/s maksimum hıza ulaşan model fabrika verilerine göre 100 km'de 2,1 litreden daha düşük tüketime imza atıyor. Aracın iç mekanında değişiklik yapılması sayesinde koltukların arkasında 92 litrelik saklama alanı kazanılmasıyla birlikte yeni koltuklar, opsiyonel karbon eklentiler, seramik parçalar da yaşam alanını süslüyor.





Yılın Otomobili **Audi A8** olmalı dediniz

Sosyal medya üzerinden yaptığımız ve tamamen sizlerin belirlediği “Ayın Yıldızı” araştırmamızın kazananı Audi A8 oldu.

Türkiye’nin yerli otomobil dergisi olarak sosyal medya üzerinden “Otostil Ayın Yıldızı” isimli araştırma başlattık. Artık her ay Facebook ve Instagram hesaplarımız üzerinden sizlerin önüne modeller sunuyor ve hangisini seçtiğinizi soruyoruz. Yılsonundaysa Otostil Yılın Yıldızını belirlemek için yine sizin fikirlerinizi alacağız.

“Otostil Ayın Yıldızı” olarak belirlediğimiz sosyal medya araştırmamızda amacımız öncelikli olarak sizlerle birlikte sohbet etmek. Yani siz değerli okuyucularımızla sosyal medya üzerinden sohbet etme fırsatı bulmak ve bu sırada gelen cevaplarla iletişimimizi güçlendirmek. Sadece sizlerle değil, sizlerin de kendi aranızda



yaptığınız sohbetleri takip ederek hem keyifli anlar yaşıyoruz hem de sizin düşüncelerinizi öğrenmiş oluyoruz. Bunun yanında sizlerin otomobil seçimlerini araştırmak için yaptığımız bu araştırma aynı zamanda bizlere hazırladığımız haberler konusunda da çok önemli bir yardımcı oluyor. Yerli Otomobil Dergisi'nin bunu yapmasından başka normal bir şey olamaz. Gerçek kullanıcılar ve onların seçimi bizler için çok önemli bir kriter ve sürekli olarak en çok değer verdiğimiz konu.

3 MİLYON KİŞİYE ERİŞTİK

Bu ay size Car Of The Year yarışmasının finaline kalan 7 aday arasından seçim yapmanızı istedik. Alfa Romeo Stelvio, Audi A8, BMW 5 Serisi, Citroen C3 Aircross, Kia Stinger, Seat Ibiza ve Volvo XC 40 arasında geçen mücadelede Audi A8 sizlerden gelen oylarla birinci oldu.

Sonuçta Facebook ve Instagram üzerinden 2000'e yakın yorum yapılan araştırmada karşımıza 1750 oy çıktı. Elde ettiğimiz sonuç tamamen sizler tarafından belirlenmiş durumda. Dileyenler hesaplarımıza girerek bu sonuçları birebir olarak takip edebilir. Sizlerin büyük desteğiyle sona eren araştırmamızda kazanan Audi A8 olurken, Volvo XC 40 ikinci, BMW 5



Serisi üçüncü, Kia Stinger dördüncü, Alfa Romeo Stelvio beşinci, Seat Ibiza altıncı ve Citroen C3 Aircross yedinci oldu.

Audi A8'e ilişkin yapılan yorumlarda sahip olduğu konfor ve teknolojik yeniliklerle bu ödülü alması gerektiği vurgulandı. Volvo XC 40 modeli de pek çok tüketicinin meraklı beklediği bir model.

Aslında kazananın ya da kaybedenin olmadığı bir araştırmanın sonunca sizlerin ülkemizin popüler sınıfı sedanlar içinde hangi otomobilleri tercih ettiğinizi ya da hangi özelliklerin sizler için çok önemli olduğunu da notlarımız arasına eklemiş olduk. Bundan böyle dergimizde bu kriterlere göre yayınlar yapmaya devam edeceğiz.



otostildergi Sizce hangisi? #SizceHangisi
Car of the Year 2018'i önce biz seçelim mi?
Otomobillerin en büyük ödülü olan Yılın Otomobili 2018'in yedi adayı belli oldu. 2017'nin en flaş arabası sence hangisi?

#AlfaRomeoStelvio mu?
#AudiA8 mi?
#BMW5Serisi mi?
#CitroenC3Aircross mu?
#KiaStinger mi?
#SeatIbiza mi?
#VolvoXC40 mi?

@alfaromeotr @auditurkiye @bmwturkiye
@citroenturkiye @kiaturkiye @seatturkiye
@volvocarturkey #caroftheyear
#yilnotomobili

Load more comments

Add a comment...



Oto Stil

Murat Tosun tarafından paylaşıldı [?]
Sayfayı Beğendin · 15 Aralık · €

Sizce hangisi? #SizceHangisi
Car of the Year 2018'i önce biz seçelim mi?
Otomobillerin en büyük ödülü olan Yılın Otomobili 2018'in yedi adayı belli oldu. 2017'nin en flaş arabası sence hangisi?
.... Devamını Gör

Fotoğraflı Eti... Konumumu ... Düzenle

138.655 kişi kişiye erişildi

Gönderiyi Öne Çıkar

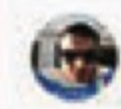
Beğen Yorum Yap Paylaş

536

Başlıca Yorumlar

11 Paylaşım

207 Yorum



Ayberk Ekşi Kia Stinger 🙌 Korelilerin hızına yetişmek mümkün değil. Hyundai-Kia grubunun basamakları 1'er 2'şer değil 10'ar adım birden yukarı sıçraması markanın ne kadar hırslı olduğunu



Yorum yaz...

Yorum yaz...



Boya korumanın zamanı olmaz

OZON TABAKASINDAKİ DELİNMENİN DE ETKİSİYLE GÜNEŞ ARTIK BULUTLARIN GÖLGELEMESİNE MARUZ KALMADAN YANSIYOR YERYÜZÜNE. BU SOĞUK KIŞ GÜNLERİNDE ŞİMDİLİK İÇİMİZİ ISITSA DA ÇOK YAKINDA YAKMAYA BAŞLAYACAK. ANCAK TENİMİZDEKİ YANGIN GEÇSE DE ARABAMIZDAKİ GÜNEŞ YANIKLARI VE GÜNEŞİN ETKİLERİ ÖYLE KOLAY GEÇMİYOR.

YAZI TURGUT YÜKSEKDAĞ



Otomobil fiyatlarının iyice yükselmesi nedeniyle koruyucu bakımların önemi de arttı. Artık kullanıcılar araçlarına daha dikkat eder hale geldi. Bunda da haksız değiller. Pek çok farklı araç koruma uygulaması olsa da bu işin özünde boya koruma uygulamaları geliyor. Sanılanın aksine boya korumaları illa kavurucu

yaz aylarında yapılacak diye bir şart yok. Sonuçta güneş hep var ve kışın da aracınız için yıpratıcı olabiliyor. Güneş aynı zamanda otomobilin yüzeyindeki her şeyi tüm çıplaklığı ile gözümüzün önüne seriyor. Hareler, çizikler, ezikler, reçineler, reçine delikleri, endüstriyel tozlar, boyalar ve gözümüzün göremeyeceği onlarca olumsuzluğun



deliği, endüstriyel toz, taş vuruğu vb.) kaplı ise ışık kırılır ve hedeflenen açıda yansıma yapamaz. Aslında otomobilin yüzeyi matlaşmış dediğimizde de tam olarak anlatmak istediğimiz de budur. Matlaşmış dediğimiz otomobilin yüzeyini mikroskobik ortamda incelediğimizde yüzeyin derin çukurlar ile dolu olduğunu görebiliriz.

Adım adım gitmeye devam edelim...

Bu yüzeyde girintiler var. Peki çıkıntılar? Yani boya yüzeyine yapışmış olan reçineler, endüstriyel tozlar, boyalar?

O zaman ikinci aşamada öncelikle tüm bu fazlalıkların cila kullanmadan temizlenmesi aşaması var. Bu aşamada otomobil üzerinde cila ile işlem yapmak otomobili çok daha fazla çizmek anlamına geleceği gibi aynı zamanda yapılan uygulamayı da başarısız kılar.

Burada altını çizmek gerek; pasta-cila tabir edilen işlem birçok yerde boyayı aşındırıcı (zımpara) bir işlemdir. Bu aşındırma işlemi ile boya yüzeyindeki olumsuzluklar kısmen de olsa yok edilir ancak boyadan kat alan, boyayı inceltten dolayısı ile otomobile zarar veren işlemdir.

Çıkıntıları da temizledik mi?

Şimdi sırada girintileri doldurmak var. Otomobilin boyasına uygun (genellikle nano) cilalar ile tüm otomobil yüzeyindeki girintiler doldurulmalıdır. Bilinen tabiri ile çizikler giderilmelidir. Burada önemli olan çiziklerin içini doldurmak, boyayı inceltmek değil, dikkat etmek gerekiyor. Bu aşamada kullanılan ürün çok önemli.

Düz bir yüzey elde ettik mi? O halde artık parlatma işlemine geçebiliriz. Bu aşamada kullanılacak olan cilaların kalitesi de büyük önem taşıyor.

Düz bir yüzey elde ettik, parlattık. Sırada bu parlaklığı



koruma altına almak var.

Cila kalitesine göre elde edilen parlaklığı 3 ay, 6 ay, 12 ay süresince korumak mümkün. Son işlem olarak da koruma uygulamasının yapılması gerekiyor.

Tüm bu uygulamalarda dikkat edilmesi gereken noktalar; temizleme – parlatma – koruma sıralamasının eksiksiz yapılması. Doğru ürün, doğru ekipman kullanılması.

Ve belki de en önemlisi, tüm aşamalarda kullanılacak ürünlerin silikon içermemesi. Boya koruma adına yapılan uygulamaların %90'ın üzerindeki bölümünde bu aşamaların hiçbiri dikkate alınmadan silikonlu cilalar ile göz aldatmacası yapılıyor. 1 ya da 2 yıkama sonra otomobil yine eski mat görünümüne dönüyor. Buraya özellikle dikkat!

Ve en çok sorulan sorulardan birisi; bu uygulamayı kendim de yapabilir miyim?

Eğer bu işlemi sırası ile kendim yapabilirim, ekipmanım da, ustalığım da buna yeter diyorsan neden yapamayasın? Ama eğer marketten bir cila alır kendi otomobilimi kendim parlatırım diyorsan; kolay gelsin demekten başka bir şey gelmez elimden...

Bu nedenle bu tarz uygulamalarda hem işçilik hem de kullanılan ürün kalitesi büyük önem taşır. İyi bir araştırma yapmadan aracınız için geri dönüşü mümkün olmayan zararlar vermemek için dikkat edin. AutoClub Uygulama Merkezlerinde boya koruma işlemleri seçilecek pakete göre 250 TL'den başlayan fiyatlarla yapılabiliyor.



kaplamış olduğunu göreceğiz otomobilin yüzeyini.

Hemen köşedeki yıkamacı gelecek aklımıza, ya da alışveriş merkezinde “cılalayalım” diyen hafif sakallı genç. Yoksa sanayiye mi gitmek lazım?

Sahi bu işin doğrusu ne? Otomobil nasıl parlar? Parlaklığını nasıl muhafaza ederiz? Kim doğru söylüyor? Herkes bu işi yapabilir mi? Boya Koruma Nedir?

Adım adım gidelim...

Otomobilin parlaması aslında fiziksel bir olay. Yani bir cila sihri değil, bunun altını çizelim. Güneş ışınları eğer ulaştığı yüzeyden 90 derecelik bir açıyla yansiyorsa en yüksek derecede parlaklık elde edilir. Bu parlaklığın elde edilmesinde yüzeyin koyu renkli olmasının da büyük etkisi var. Yani ne olacakmış; güneş vurduğu yüzeyden 90 derecelik açıyla yansiyacaktı.

Eğer otomobil yüzeyi bu olumsuzluklar ile (çizik, reçine, reçine

İşte 2017'nin 11 ayında kazananlar ve kaybedenler

Herkesin çok yakından takip ettiği 2017 yılının kazananları ve kaybedenleri tablosunda ilk 11 ayın ardından artık sonuçlar kesinleşti. ODD tarafından Ocak-Kasım dönemi satış rakamları açıklandığında markalar açısından yılın 11 aylık diliminde geçtiğimiz yıla göre kimlerin kazandığını ve kimlerin kaybettiğini araştırdık.

Bu haberi başka yerde büyük ihtimalle okuyamayacaksınız. Otomotiv Distribütörleri Derneği tarafından yılın 11 aylık döneminin satış rakamları açıklandığında her zaman olduğu gibi geçtiğimiz yıla göre kazananları ve kaybedenleri sizler için araştırdık. Markaların ülkemizdeki ilerleyişini takip etmek adına gerçekten de çok önemli veriler karşımıza çıkıyor. ODD tarafından açıklanan bilgilere istediğiniz yerden ulaşma ve bu bilgileri kontrol edebilme şansınız olduğunu da notlarımız arasına ekleyelim. Şimdi bakalım 2016 yılının ilk 11 ayı ile 2017 yılının ilk 11

ayını satış adetleri açısından karşılaştırdığımızda kimler kazanmış kimler kaybetmiş?

KAZANANLAR

Renault

Renault kazananlar listesinin en üst sırasında yer alıyor. Bu yılı lider tamamlamayı garantilemiş görünen Renault geçtiğimiz yıla göre satışlarını önemli ölçüde artırdı. 2016 yılında 100 bin 629 adet satan marka 2017 yılında bunu 111 bin 222 adete taşıdı.

Fiat

Ciddi bir şekilde yükselen bir diğer marka Fiat. 2016 yılında 89 bin 408 adet satış yapan Fiat, 2017 yılında bu rakamı 101 bin 857 adete taşıdı.

Peugeot

Fransız marka yükselişini sürdürüyor. 2016 yılında 30 bin 377 adet satış yapan Peugeot bu rakamı 2017 yılında 34 bin 239 adete taşıdı.

Nissan

Nissan'da 2017 yılında yükselişine devam etti. 26 bin 372 adet satış yaptığı 2016 yılının ardından 2017'de satışlarını 29 bin 180 adete taşıdı.

Honda

2017'nin yıldızlarından biri oldu. 2016 yılında 16 bin 109 adet satan Honda, 2017 yılında bu rakamı 22 bin 638'e çıkardı.

KAYBEDENLER

Volkswagen

Son aylarda yükseliş olmasına rağmen Volkswagen 2017'nin en önemli kaybedenlerinden. 2016 yılında 116 bin 453 adetle lider durumda bulunan marka 2017 yılında 101 bin 188 adetle üçüncü sıraya geriledi.

Ford

Geçtiğimiz yıla göre satışlarını az da olsa artırmayı başarmış olsa bile sıralamada bir sıra yer kaybetti ve geçtiğimiz yıl önünde olduğu Fiat'ın arkasına düşerek bu yıl podyumun dışında kaldı.

Opel

Yıla büyük hedeflerle başladılar ama satış



kaybettiler. 2016 yılında 46 bin 764 adet satan marka bu yıl 40 bin 113 adette kaldı.

Toyota

Hibrit modelleri ile grafiğini yükseltmesi bekleniyor ve firma yönetimi de bunu bekliyordu ama olmadı. 45 bin 29 adetlik satış rakamı bulunan marka bu yıl ciddi bir düşüşle 37 bin 749 adete geriledi.

Mercedes Benz

Lüks markalar düşüşte. İçlerinde yine de en iyisi Mercedes Benz. 2016'da 36 bin 510 adet satan marka bu yıl 30 bin 310 adete geriledi.

BMW

BMW premium sınıfta çok kan kaybetti. Yeni modelleri olmasına rağmen BMW, 2016 yılında 25 bin 472 adet

satış yapmışken bu rakam 2017 yılında 16 bin 66 adete geriledi.

Skoda

Büyük umutlar vardı ama 2017'de bu gerçekleşmemiş görünüyor. Skoda 2016 yılında 25 bin 367 adet satarken bu yıl bu rakam 21 bin 53 adete geriledi.

Seat

2017 yılında Alman markalarda genel olarak bir düşüş söz konusu. 2016'da 19 bin 29 adet satan Seat, 2017'de 14 bin 701 adete geriledi.

Kia

Yeni modeller, farklı tanıtımlar 2017 yılında çok işe yaramamış görünüyor. 2016 yılında 16 bin 360 adet satan Kia, 2017 yılında 12 bin 886 adete geriledi.

SIRA	MARKA	2016	2017
1	VOLKSWAGEN	116453	101188
2	RENAULT	100629	111222
3	FORD	93824	94200
4	FIAT	89408	101857
5	OPEL	46764	40113
6	TOYOTA	45029	37749
7	HYUNDAI	44602	45611
8	DACIA	40332	40921
9	MERCEDES-BENZ	36510	30310
10	PEUGEOT	30377	34239
11	NISSAN	26372	29180
12	BMW	25472	16066
13	SKODA	25367	21053
14	CITROEN	21892	21408
15	SEAT	19029	14701
16	AUDI	19013	18461
17	KIA	16360	12886
18	HONDA	16109	22638
19	MITSUBISHI	4158	3333
20	SUZUKI	3395	3545



Kar ve buz şakaya gelmez

KARLI VEYA BUZLU ZEMİNDE OTOMOBİL KULLANMAK, DİKKAT VE BİLGİ GEREKTİRİYOR. DAHA ARACA BİNMEDEN ALINACAK ÖNLEMLER VE DİREKSİYON BAŞINDA UYULACAK TEMEL GÜVENLİK KURALLARI OLASI RİSKLERİ EN AZA İNDİRMEYİ SAĞLAMANNIN ANAHTARI.

YAZI MURAT TOSUN



Artık kış kendini iyiden iyiye göstermeye başladı. Anadolu'nun pek çok bölgesinde şiddetli kar yağışları başladı bile. İstanbul gibi birkaç şehir ise henüz karla tam anlamıyla tanışmadı. Ancak bu illerde de özellikle geceleri yoğun buzlanma sorunu ortaya çıkmaya başladı. Bu gibi durumlar pek çok sürücü "bana bir şey olmaz" diyerek gerekli önlemleri almadan yola çıktığı için hem kendilerinin, hem araçlarındakilerin hem de

trafikteki diğer kişilerin canlarını tehlikeye atıyor. Halbuki ne kadar göz korkutucu olsa da karlı ve buzlu zeminlerde araç kullanmak uyulacak birkaç küçük kuralla hiç de göz korkutucu olmayabilir. Elbette şiddetli kar fırtınası gibi bazı durumlarda araçların da potansiyeli göz önüne alınarak araçsız, toplu taşımayla seyahat etmek daha doğru olacaktır. Ancak biz normal şartlar altındaki kar yağışlarını ve buzlu yolları düşünerek yapılması gerekenlerden söz edelim.

KIŞ LASTİĞİ ŞART

Öncelikle şunu belirtmekte fayda var. Terminolojide kar lastiği diye bir lastik çeşidi yok. Yani kar lastiği değil, bunun doğrusu kış lastiğidir. Çok karlı ortamlar için bir de çivili lastikler var ancak onlar ülkemizde yaygın değil.

Kış lastikleri bileşenlerinin yaz lastiklerinden farklı olmalarıyla karlı ve buzlu zeminlerde grevlerini yerine getirebiliyorlar. Karlı zeminlerde en iyi tutunmayı kış lastikleri sağlıyor. Ayrıca bu lastiklerin sadece kar ve buzlu zeminde değil, hava sıcaklığının +7 derecenin altına düştüğü durumlarda daha iyi frenleme ve tutunma performansı sağladığı artık kanıtlanmış bir gerçek.

Sürüşle başlamadan önce aracınızın eksiksiz ve yola çıkmaya hazır olduğundan emin olun. Bunlar içinde en önemlisi ise antifriz kontrolü.

Aracın motor suyunun donmaması için antifriz kullanılmalı, bir tamircide antifriz miktarı kontrol ettirilmeli. Eğer araçta yeterli antifriz yoksa ve donmuş haldeki araç çalıştırılmak istenirse motorun bloğu çatlayabilir, araca yeni motor almak zorunda kalabilirsiniz.

GAZA ANI VE ÇOK YÜKLENMEYİN

Karda araç kullanırken dikkat etmeniz gereken en önemli unsur sürüş stilinizi değiştirmek olmalı. Aracınızı asfaltta kullandığınız şekilde kullanmanız kontrolü kaybetmenizi

kolaylaştıracaktır.

Karlı, buzlu zeminlerde hızlı hareketlerden kaçınmak gerekiyor. Ne kadar sakın araç kullanırsanız ilerlemeniz o kadar kolaylaşır. Lastiklerin tutunma sağlaması için ağırkanlı bir sürüş esas olmalı. Gaza sert basarsanız lastikler patinaja düşecek ve bu nedenle de tutunma sağlayamayacaktır. Bu durumda kış lastikleri de yetersiz kalacaktır.

Ayrıca karlı ve buzlu zeminlerde fren mesafesi uzayacağı için takip mesafesinin daha fazla tutulması gerekiyor.

Sert havalarda aracınızın tepkileri değişeceği için hızlı direksiyon hareketleri yapmayın.

Fren ve gaz pedalının sert kullanımından ve ani direksiyon hareketlerinden kaçınmalısınız. ABS sistemine sahip bir aracınız varsa frene sonuna kadar basmaktan çekinmeyin. Sistem tekerleklerinizin kilitlenmesini önleyecektir ve yönlendirme imkanı bulabileceksiniz. Eğer aracınız eski tip fren sistemine sahipse, fren pedalına hafif hafif dokunarak lastiklerin kilitlenmesini engellemeye çalışın.

Manuel vitesli bir araç kullanıyorsanız debriyajın sert kullanımı aracın dengesini bozabilir. Bu sebeple fren ve gaz pedalında olduğu gibi debriyaj pedalını da olabildiğince yumuşak kullanın. Vites geçişlerini devir yükseltmeden



yapmanız patinaja düşmenizi engelleyecektir. Patinaja düştüğünüz durumlarda ise ayağınızı gaz pedalından çekin ve aracın tekrar yere tutunmasını bekleyin.

Yokuş aşağı indiğiniz durumlarda ise inişe başlamadan hızınızı ayarlayın ve kontrolsüz bir şekilde yokuşa girmeyin. Aracın motor fren gücünden yararlanmak ve lastikleri kitlemeden hafif fren yapmak iniş için en uygun kullanım olacaktır.

ARACA BİNMEYEN ÖNCE YAPILMASI GEREKENLER

◆ Kış aylarında sileceklerin görevlerini iyi yapması daha fazla önem kazanıyor. İyi bir görüş için silecek lastiklerini kontrol edip, gerekiyorsa mutlaka yenileyin.

◆ Antifrizli su kullanmak hem donmayı engeller hem de camların daha iyi temizlenmesini sağlar. Cam suyu deposuna koyacağınız az miktarda deterjan ve ispirto da aynı işlevi görür.

◆ Karlı havalarda otomobile binerken, mümkün olduğunca ayakkabılarda ve üstünüzde biriken karı temizleyin.

Aracın içine giren kar, kısa süre sonra buharlaşıp, görüşün azalmasına neden olur.

◆ Camdaki buzu çözmek için aceleci davranmak camın çatlamasına veya çizilmesine neden olabilir. Bu nedenle de asla donmuş cama sıcak su

dökmeyin veya yerden kar alıp ovuşturmayın.

◆ Kış aylarında aydınlatma sistemi özen ister. Farlar ve stop lambalarının aydınlatma performansı, buzlanan camları nedeniyle azalır. Sadece ön camı değil, far ve stoplardaki buzları da temizleyin.

◆ Ön cam buğu yaptığı zaman, motor soğuk bile olsa klimayı devreye sokarak buğuyu daha hızlı giderebilirsiniz.

◆ Trafikte olası uzun beklemelemlere ve yolda kalmalara karşı az yakıtla yola çıkmayın.

◆ Direksiyon başında, kalın mont, bere, eldiven gibi sürüş güvenliğini azaltan ekipmanlar kullanmayın. Aracın içi normal sıcaklığa ulaşınca üstünüzdeki kalın giysileri çıkartın.

◆ Akü başta olmak üzere, tüm elektrik sistemini gözden geçirin.

◆ Zorunlu olan takoz, çekme halatı gibi ekipmanların yanına, buz kazıyıcı, el feneri, yedek sigorta ve ampul eklerseniz çok işe yarayabilir.

ASLA YAPMAMANIZ GEREKENLER

Sıcaklığın +7 dereceye düştüğünde standart lastikler özelliğini yitirir. Kış lastiğiye en iyi performansı sağlar. Bilinenin aksine buz ve karda ilerlemek için lastik basınçlarını asla düşürmeyip, olması gereken basınçta tutun.





Mercedes'in ticari aracı Sprinter önümüzdeki yıl tamamen yenilenecek. Aracın dış tasarımında da önemli değişiklikler olacak ancak asıl dikkat çekici farklılıklar binek modellerle yarışan iç mekanında karşımıza çıkacak.

Mercedes Sprinter iç mekanıyla yok artık dedirtiyor

2018 yılı ortasında satışa sunulacak olan Sprinter 'da dış tasarımla ilgili henüz nihai çizimler paylaşılmadı. Ancak aracın öncüsüne kıyasla daha sportif olacağı kesinleşti. İç mekan görselleri ise tüm dünya ile paylaşıldı. Buna göre aracın orta konsolunda firmanın yeni tasarım çizgilerini net bir şekilde görmek mümkün. İlk olarak konsolun merkezinde yer alan multimedya ekranı fark edilirken bu ekranın iki yanına yeni nesil havalandırma ızgaraları yerleştirilmiş. Aracın yeni direksiyon simidi de binek modellerle ortakken koltuklarda da elektrikli ayar sunulmaya başlanmış.



G SERİSİ DE MODAYA UYDU

Dünyanın en zorlu arazilerinde sorunsuz yol almasıyla ünlü, yolların en ikonik modellerinden olan Mercedes G Serisi önümüzdeki yıl yeni nesle kavuşacak. Aracın şimdilik iç mekan görseli paylaşıldı ve bu fotoğrafa göre G Serisi de modaya ayak uydurarak Mercedes'in güncel kokpit tasarımına sahip oldu. Özellikle E ve S Serilerinde gördüğümüz kabin tasarımı G Serisi'nde de kendisine yer bulmuş. Lüks ve konfor odaklı yeni orta konsolda diğer modellerden tanıdık kumanda elemanları kullanılıyor. Ancak bu modele özgü 3 şalterden oluşan diferansiyel kilitleri yine konsolun merkezinde yer alıyor.





Audi'nin Tesla'ya cevap modeli E-Tron geliyor

Tesla'nın elde ettiği satış başarısı diğer markaların iştahını kabarttı. Birbiri ardına elektrikli modeller tanıtılırken Tesla Model X'in en büyük rakibi Audi cephesinden E-Tron adıyla geliyor.

2018 yılında satışlarına başlanacak olan Yeni Audi E-Tron artık son testlerinin sonuçlanmasını bekliyor. Modelin detaylı teknik verileri paylaşılmasa da menzil konusunda rekabetçi olacağı belirtiliyor.

Tesla'nın yenilikçi iç mekanına karşılık, Audi de yüksek konfor sunarak elektrikli modellere karşı duyulan ön yargıyı kırmak istiyor.

Aracın tasarımında diğer Audi

modellerinden izler kamuflaja rağmen belli olmasına karşılık, motorun hava alma ihtiyacı olmaması nedeniyle havalandırma kanalları fonksiyonellikten uzak, sadece görsel amaçlı kullanılmış. Profilden Audi Q5 ile benzerliklere sahip olan E-Tron, 2015 yılında tanıtılan konsept araçtan kimi bölümlerde oldukça farklı.

Aracın tasarımında verimliliğe nem verilmesinden ötürü abartıdan uzak

çizgiler ve akıcı hatlar kullanılmış. Bunun sonucunda da rüzgar direnç katsayısı 0,25 cW olarak açıklanıyor.

2018 yılında yollarda olacak Yeni Audi E-Tron başta Tesla Model X ile rekabet edecek. Ancak Mercedes'in de elektrikli bir SUV geliştirdiği biliniyor. BMW zaten X ailesinde elektrikli versiyonları tüketicilere sunmaya başladı bile. Görünen o ki 2018 yılında elektrikli SUV rekabeti çok ciddi olacak.





#tatiltestçisi

@tatiltestçisi@stilyayincilik.com

@tatiltestçisi



İstanbul'da tarihe yolculuk test ettim

GERİDE BIRAKTIĞIMIZ AY SURA HAGIA SOPHIA HOTEL, ERKANLI COUNTRY RESORT VE CAPE SOUNIO HOTEL OTELLERİNİ TEST ETTİK. İÇLERİNDEN İSTANBUL'UN BÜYÜSÜNÜ YAŞADIĞIMIZ TESİSE BAYILDIK.

Söze ilk olarak Sura Hagia Sophia Hotel ile başlamak istiyoruz. İstanbul'un tam ortasında İstanbul'un tarihine tam olarak hakim olan bir tesis. Tüm İstanbul terasından kuşbakışı ayağınızın altında duruyor. Bu tip manzaraya yukardan bakmayı sevenlerdenseniz buna bayılacaksınız. Ama bizlerin çoğunluğu gibi hayatın içinde olmalıyım diyorsanız tesis konum itibarıyla tam Sultanahmet Meydanı'nın göbeğinde.

Sura Hagia Sophia Hotel'in temizliği, çalışanların ilgisi sorunsuz. Denk getirip bahçe odasında konaklamanızı yapmanız durumunda şehrin en kalabalık yerinde duruyor olmasına rağmen

kendinizi bir anda kuş sesleri arasında nefis bir bahçede bulabilirsiniz. Güler yüzlü ekip işini son derece iyi bir şekilde yapıyor. Sunulan yemekler lezzetli ve aradığınız ne varsa bulabiliyorsunuz. Ancak böyle bir bölgedeyken elbette tesisin içine tıklıp kalmak çok akıllıca gelmiyor ve İstanbul tarihi içinde keşfe çıkmak kaçınılmaz oluyor. Bu tesisle ilgili aklımıza takılan odaların geç teslimi oldu. Teslim tarihine biraz daha sadık olmaları gerektiğini düşünüyoruz.

Sırada İstanbul'un yanı başında ancak bambaşka bir dünya gibi duran Erkanlı Country Resort var. Selimpaşa'da yer alan tesis hem haftasonu kafa dinlemek için çok iyi hem de at





meraklıları için bir vaha gibi.

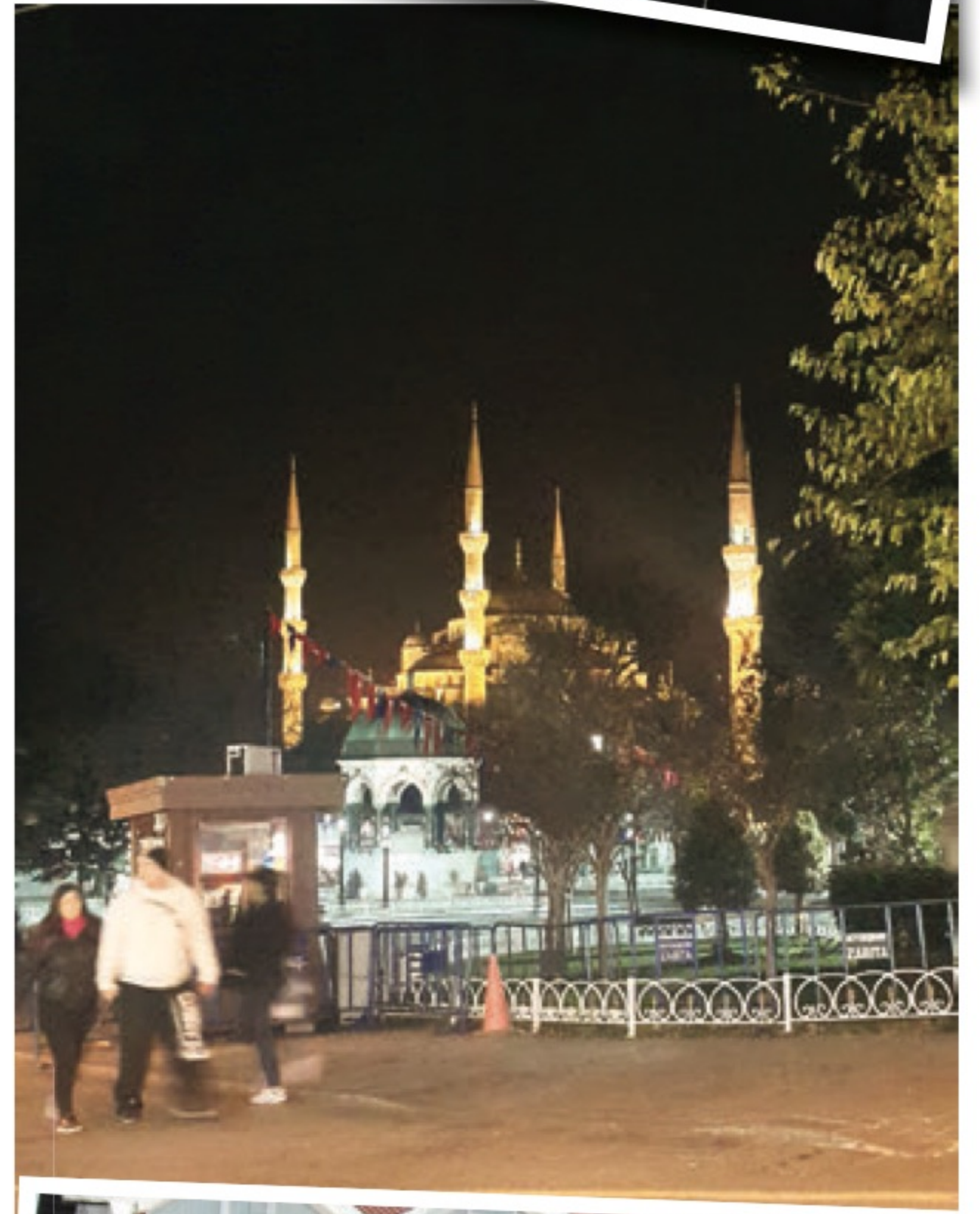
Kapalı ve açık manjleri olan tesis ayrıca sahip olduğu ısıtmalı kapalı havuzuyla dışarda yağan karları seyretmenize olanak tanıyan camla kaplanmış sosyal tesislere sahip.

İstanbul'dan uzaklaşmadan çok farklı bir atmosfere girmenizi sağlayan Erkanlı Resort, her yaştan kişinin keyifle vakit geçirmesini sağlıyor. 2 yaşında çocukların bile binebileceği atları olan tesiste ayrıca Cumartesi akşamları canlı müzik yapılıyor. Oda-kahvaltı şeklinde çalışan Erkanlı Counrty Resort, uygun fiyatları ile de popüler. Zaten gelen tüketicilerin çoğu buraya kısa sürede müdavim olduğu için ilk kez gideni bulmak çok zor.

Geçtiğimiz ay

konakladığımız son tesis ise Yunanistan Atina'daki Cape Sounio Hotel. Aslen bir yaz oteli olan tesis bizim gittiğimiz Aralık ayında bile doğası sayesinde oldukça güzel bir görünüme sahipti. Sahip olduğu deniz manzarası ve ıssız doğası ile 2-3 günlük tatiller için birebir olan tesis, etrafta çok fazla yerleşim olmadığı için daha uzun süreli konaklamalarda sıkıcı olmaya başlayacaktır.

Yemek ve içecek konusunda çok zengin bir menüsü olan otelin belki de en büyük eksikliği dik bir yamaca inşa edilmesi. Bu nedenle tesis içinde bir yerden bir yere giderken shuttle'a ihtiyaç duyuyorsunuz. Eğer kendiniz yürümek isterseniz o zaman sağlam bir ciğere ihtiyacınız var.



Cape Sounio Hotel



Erkanlı Country Resort

Şampiyonluk 18 yaşındaki *Türkkan'ın*

V1 Challenge'da 6 ayak ve 12 yarıştan oluşan 2017 sezonu geride kaldı. Sezon sonunda şampiyonluğu TOSFED desteğiyle yarışan 18 yaşındaki genç pilot Ali Türkkan elde etti.





V1 Challenge’da 6 ayak ve 12 yarıştan oluşan 2017 sezonunda kazanan TOSFED desteğiyle yarışan 18 yaşındaki genç pilot Ali Türkkkan oldu. TOSFED Körfez Pisti’nde organize edilen son yarışın ardından geçen yılın birincisi Burak Çukurova sezonu ikinci olarak tamamlarken, bir diğer genç pilot Çağlayan Çelik ise genel klasmanda üçüncü sırada yer aldı.

Rekabetçi formatı ile Türkiye’nin en heyecanlı yarışlarına sahne olan V1 Challenge’ın son ayağında yine muhteşem bir mücadele yaşandı. Ali Türkkkan, günün her iki yarışını da kazanırken ikincilik ve üçüncülük el değiştirdi. Bu yılın en hızlı parkuru olarak öne çıkan Körfez’deki ilk yarışı Emir Ay ikinci ve Hüseyin Çetmen üçüncü olarak tamamladı. İlk 12 pilotun ters sıralama ile start aldığı 12 turluk ikinci yarışta ise Kamil Çat ikinci olurken Kadir Akça üçüncü sırada finiş gördü.

İzmir, Aydın ve Kocaeli olmak üzere 3 farklı ilde toplam 5 farklı parkurda koşulan V1 Challenge 2017’de 21 pilot mücadele etti. Kıyasıya rekabetin yaşandığı gençler kategorisini Ali Türkkkan lider olarak tamamlarken Çağlayan Çelik ikinci ve Hüseyin Çetmen

üçüncü oldu. Son iki yıldır İzmir Ülkü Motorsporları Kulübü tarafından başarıyla organize edilen Türkiye’nin ilk ve tek yerli yarış serisi V1 Challenge, aralıksız olarak düzenlenen 7. sezonunu tamamladı.

TOSFED BAŞKANI YAZICI FIA DÜNYA MOTORSPORLARI KONSEYİ’NE SEÇİLDİ

Uluslararası Otomobil Federasyonu (FIA) Genel Kurulu Aralık ayında Paris’te gerçekleştirildi. 2009’dan bu yana FIA Başkanlığı görevini sürdüren Jean Todt bir kez daha bu göreve seçilirken, Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı Serkan Yazıcı Dünya Motorsporları Konseyi’nin 14 üyesinden birisi olarak göreve geldi.

Bu üyeliği önümüzdeki yıl Marmaris’te Dünya Ralli Şampiyonası’na ev sahipliği yapmaya hazırlanan ülkemiz adına önemli bir gelişme olarak nitelendiren Serkan Yazıcı, motorsporları ile ilgili kararların onaylandığı FIA’nın en üst düzey komisyonunda Türkiye’yi temsil edecek olmaktan büyük gurur duyduğunu açıkladı.





HAVALAR SOĞUK TİYATROLAR SICAK

KALUST ŞALCIOĞLU
KÜLTÜR ROTASI

twitter.com/ksalcioğlu

facebook.com/kalusts

instagram.com/ksalcioğlu

Çingeneler Gökyüzünde Yaşar



Ocak - Çingeneler Gökyüzünde Yaşar - Şehir Tiyatroları / **İstanbul:** Ivana Dimic'in yazdığı, Dunja Kaldzija'nın çevirdiği, Gökçe Yurtsal'ın yönettiği, Maksim Gorki'nin ilk öyküsü "Makar Çudra"dan uyarlanan oyun; bir çingene obasındaki deli dolu, gururlu, genç sevdalıların asla vazgeçemeyecekleri iki şey (aşk ve özgürlük) ile nasıl sırandıklarını anlatıyor. Uğruna yaşanacak en önemli şeyin "özgürlük" olduğuna işaret eden oyunda, bütün maddi değerlerin ötesinde insan onurunun yüceliğine vurgu yapılıyor.

Düdüklüde Kıymalı Bamya - Devlet Tiyatroları /

İstanbul: Yazar: Memet Baydur. Yönetmen: Serap Eyüboğlu. Dramaturg: Şafak Erucar. Yaygınlaşan eğitimsiz toplum kültürünü eleştirirken, bunlara karşı olanların ötekileştirilmesini sorgulayan, sabah kahveleri ve anlamsız sohbetleriyle küçük burjuva kadınlarının duyarsızlıklarına komik bir bakış sergileyen oyunda karakterlere Ayla Baki Yücesoy, Sevinç Niş, Emin Maltepe, Ece Koroğlu, İpek Gülbir, Demet Ergün, Türkü Deyiş Çınar ve Rami Çakır hayat veriyor.



Düdüklüde Kıymalı Bamya



Yutmak

7 Ocak / 18:00 - Yutmak - Craft Kadıköy / İstanbul:

"Ben genellikle dünyadaki en tuhaf insan olduğumu sanırdım ama dünyada o kadar çok insan var ki, benimle aynı biçimde arızalı başka biri olabilir diye düşündüm. Onu hayal ettim ve onun da beni hayal ettiğini düşündüm. Sen eğer ordaysan bunu okuduğunu umut ediyorum ve bilmelisin, işte ben buradayım ve en az senin kadar tuhafım" diyen 3 insanın hikâyesi. Yazar: Stef Smith. Yönetmen: İbrahim Çiçek. Oyuncular: Ece Dizdar, Başak Daşman, Merve Dizdar.

12 Ocak / 21:00 - Troya - Ülker Spor ve Etkinlik

Salonu / İstanbul: Dans topluluğu Anadolu Ateşi'nden dans projesi Troya; yitik bir mitin gölgesinde sürdürülen hummalı bir çalışma, görmezden gelinen tarihe karşı bir tarih ve müzikal bir başkaldırı. Troya; UNESCO'nun Dünya Kültür Mirası Listesi'ne girmesinin 20. yılı nedeniyle Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 2018 "Troya Yılı" ilan edilmiştir. Bu anlamlı yılın ilk gösterisi sanatseverlerle buluşacak. Genel Sanat Yönetmeni: Mustafa Erdoğan.



Troya

**ÇİZGİNİ BOZMA
ALKOLLÜ ARAÇ
KULLANMA!**



www.murattosunakademi.com

Fotoşaka

KENDİMİZİ TEBRİK EDERİZ
Sosyal medyaya çok aktif
kullanıyoruz. Çok sağ olun
hep yanımızdasınız.
1 haftada ulaştığımız
rakamı görüyor ve
kendimizi tebrik ediyoruz.



otostildergi

35.093 takipçi

Son 7 günde
+1.391

1.505 gönderi

Son 7 günde +39

1.136.446 gösterim

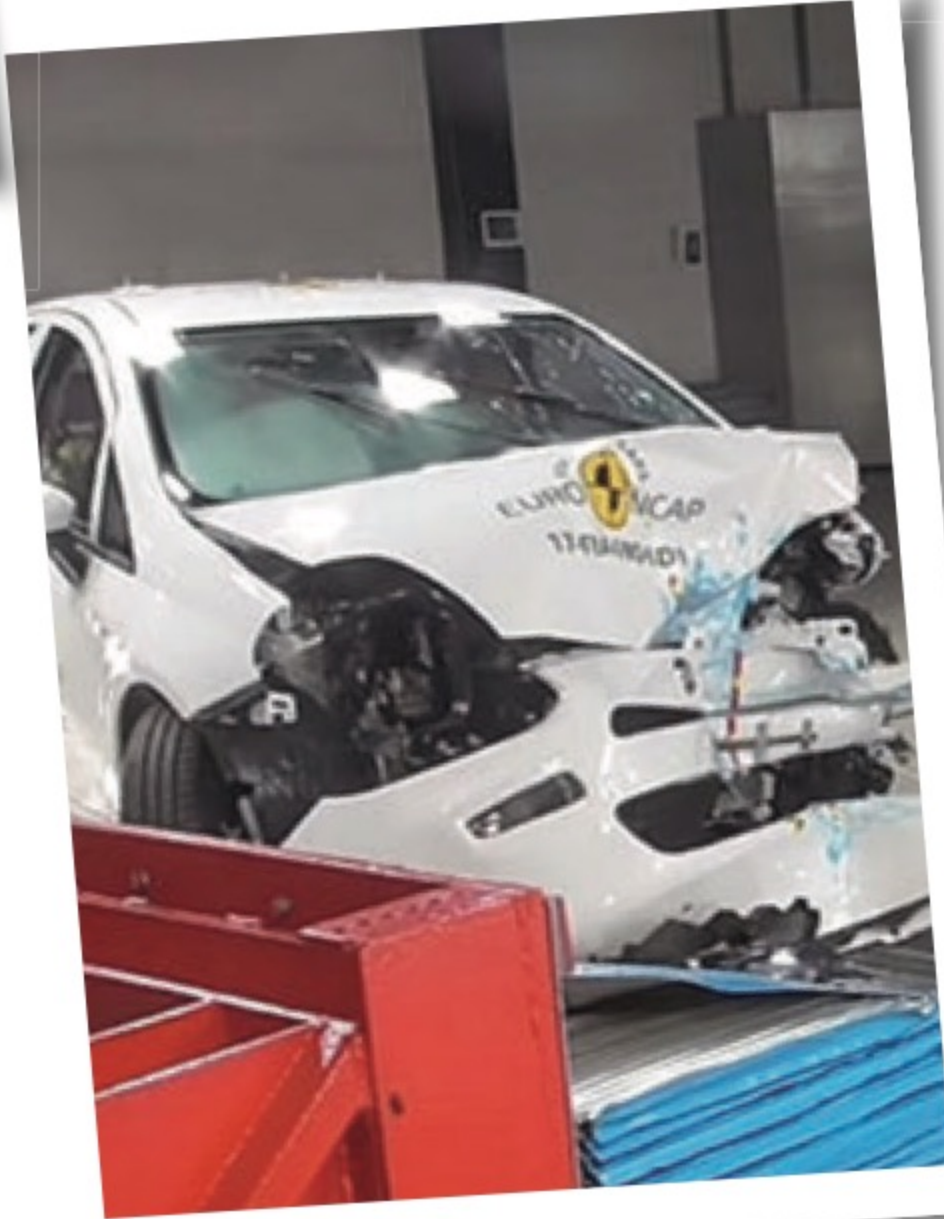
Son 7 günde +321.816



EN KOMİRAJİK ARABA PAYLAŞIMI
Komik mi trajik mi karar veremedik ve bu fotoğrafa yeni bir isim bularak komirajik dedik.



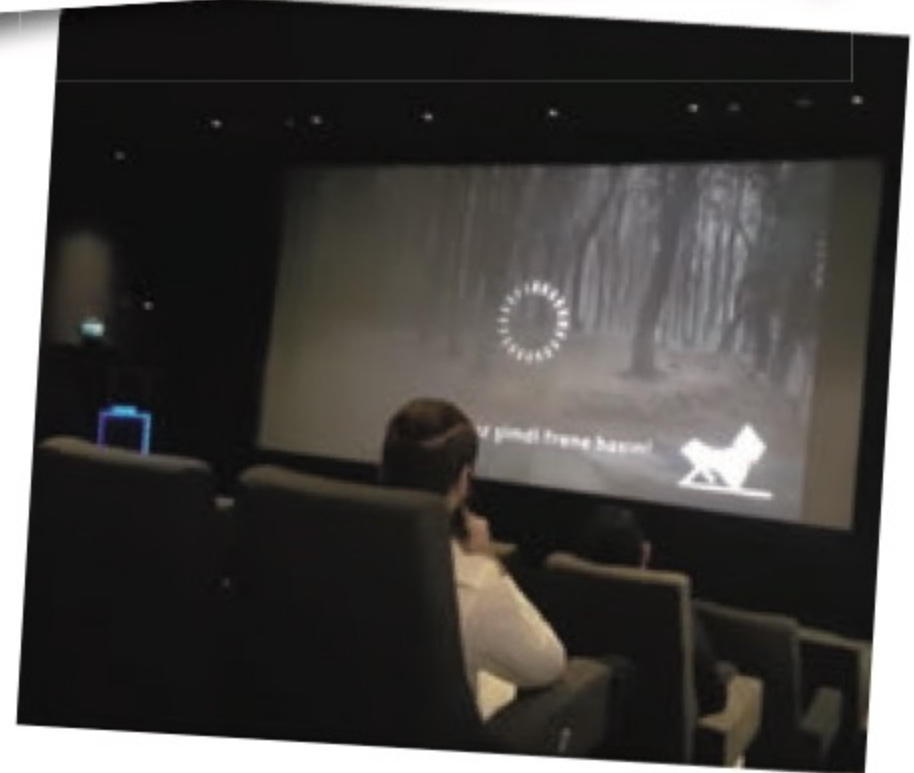
ÇÖLDE KENDALL
Kendall Jenner'ı böyle çölde Mad Max kıvamında görünce ne alaka diyeceksiniz ama Çölde Çay aklımıza geldi.



AH PUNTO AH
Bir zamanlar Fiat'ı diriltten model olarak sayfalarda yer alırken şimdi çarpışma testinden 0 yıldız alarak yer alıyor.



AMAN HAMILTON
Hamilton ve Bolt'u bir karede görünce "Aman Hamilton" demekten kendimizi alamadık. Bu iş arabaya benzemez, fark yersin.



TOYOTA VE HİBRİT
Toyota hibriti anlatmak için her yolu deniyor. Şimdi de sinema salonunda katılımcıları frene bastırmışlar.



RENAULT
Passion for life

İşte Renault'dan yeni "Crossover" dünyası.



KADJAR | KOLEOS | CAPTUR

Modellerin ortalama yakıt tüketimi en az 3,6 lt/100 km, en fazla 6,8 lt/100 km; ortalama CO₂ salımı en az 95 g/km, en fazla 153 g/km'dir. Modeller üzerindeki aksesuarlar ile satılanlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi renault.com.tr'de.

00:21:55



PİSTTE REKOR HİSTE REKOR

2.0 L VTEC Turbo ve 320 PS motoruyla Civic'in en güçlüsü **Yeni Civic Type R**.
2 dakika 21,55 saniye dereceyle Intercity İstanbul Park'ta rekor kırdı.

150 BPM'in üzerinde kalp atışıyla hislerinizde de rekor kırmaya hazır.